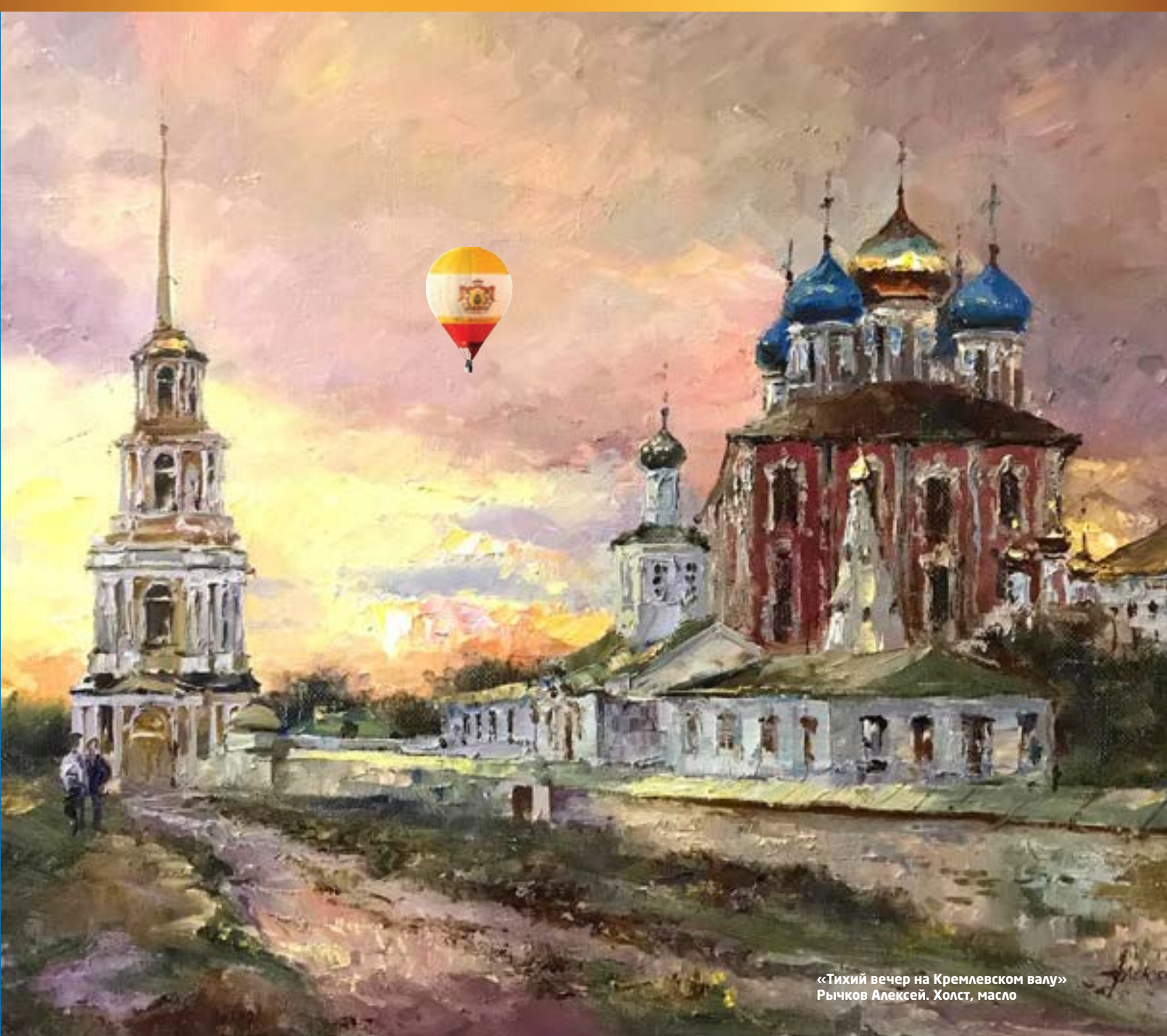


НЕБО РОССИИ 30 ЛЕТ



«Тихий вечер на Кремлевском валу»
Рычков Алексей. Холст, масло



Рязань – Родина Российского Воздухоплавания!



**Воздухоплавание – это семейный вид спорта
и путешествий над историей планеты Земля.**

Все начинается со взаимных интересов всей семьи...

Краткая воздухоплавательная история семьи Мавриных-Ермаковых (1990-2020)



Этим буклетом подводим краткие итоги 30-летней работы и открываем новую страницу, которую напишут пилоты второго и третьего поколений нашей дружной воздухоплавательной семьи.

С 11 по 13 мая 1990 года впервые в истории на территории Российской Федерации в Советском Союзе прошел именно в Рязани «Фестиваль – соревнование воздушных шаров». Мы опередили воздухоплавательную фиесту «Открытое небо мира» в Санкт-Петербурге всего на две недели, она прошла с 25 по 27 мая 1990 года. В честь этих двух легендарных событий выпущен эксклюзивный, состоящий из трех частей, уникальный воздухоплавательный знак.

Книги о современной истории российского воздухоплавания (полет на тепловых аэростатах) без сомнения будут написаны знаковыми для российского воздухоплавания людьми. Один из них, мой старый друг Иван Тарасов, который разработал и утвердил все документы, требуемые для регистрации, получения сертификатов летной годности тепловых аэростатов, процесса обучения и получения пилотских удостоверений.



Сердечная благодарность Александру Бутко за помощь в издании буклета
«30-летняя история рязанского воздухоплавания»



Огромный вклад в развитие современного воздухоплавания внесли Давид Шифрин, Лев Маврин, Геннадий Опарин, Иван Тарасов, Юрий Таран, Валерий Латыпов, Александр Комиссаров, Виктор Загайнов, Николай Тарасенко, Леонид Тютчев, Владимир Орлов, Александр Таланов, Марк Фридман, Виталий Ненашев, Андрей Вертипрахов, легендарный Аркадий Новодережкин и др. Без Дона Камеруна (мировой лидер воздухоплавательной техники) и его письма в ЦК ВЛКСМ СССР все развитие современного воздухоплавания (полеты на тепловых аэростатах) в нашей стране началось бы гораздо позже и было бы другим. Юрий Сенкевич взял под медиа-крыло воздухоплавателей и снимал фильмы не только на «Небе России», но и во время наших совместных поездок в США с первым тепловым аэростатом специальной формы «Желтой подводной лодкой» на протяжении 4 лет.

Подведение итогов подразумевает оценку. Пусть ее делает история. Горжусь нашими судьями по воздухоплавательному спорту (наблюдатели) студентами Рязанского государственного университета имени Сергея Александровича Есенина.

Рязань проводит соревнования со спортивными наблюдателями в настоящее время. Развитие воздухоплавательного спорта придает особую окраску, отличительную черту туристической и рекреационной привлекательности Рязанского региона.



Нижайший поклон, глубочайшая признательность за поддержку, понимание, терпение и финансирование хранительнице семейного очага Наталье Николаевне Мавриной. Какие душевные тревоги и переживания она испытала, когда в семье пять пилотов!

В Рязани сейчас активно летают восемь пилотов, включая Дмитрия Жохова. Вот это – самое главное. Спасибо всем, кто был с нами 30 лет.

Приглашаю всех в совместное воздухоплавательное путешествие над историей планеты Земля длиною в следующие 30 лет.



11-13 мая 1990 года – I Международный фестиваль-соревнование воздушных шаров «Небо России»

До сентября 1988 года работал в Демократической республике Афганистан по линии «Зарубежнефтебазстрой». Друг юности Михаил Малахов накануне нового 1988 года предложил мне вместе с ним организовать международную экспедицию к Северному полюсу «Ледовая прогулка», состоящую из двух человек: от СССР – Михаил Малахов, от Великобритании – Роберт Свон. Задача экспедиции состояла в том, чтобы на лыжах достичь Северного полюса со стартом из Икалуита, столицы провинции Нунавут, находящейся на юге Баффиновой Земли в Канаде.

В ходе подготовительных работ в декабре 1988 года в Фонде социальных инициатив при ЦК ВЛКСМ я читал письмо от Дона Камеруна (основной мировой производитель воздухоплавательной техники, г. Бристоль, Великобритания) о том, что он ищет партнеров в СССР для открытия совместного производства тепловых аэростатов. Это отложилось у меня в памяти, да и только...

В команде Роберта Свона был человек, который помогал Полю Лавалю (английскому воздухоплавателю) совершить полет на тепловом аэростате «Глобальная озабоченность» в геоточке «Северный полюс». Так состоялось мое очное знакомство с представителями современного воздухоплавания.

Поль Лаваль стал нашим партнером по организации и проведению Международного фестиваля-соревнования воздушных шаров «Небо России» в Рязани с 11 по 13 мая 1990 года.

Многие из вас еще помнят экспедиционную команду Дмитрия Шпаро, штаб которой находился в Москве в здании редакции газеты «Комсомольская правда». Работа по организации международной экспедиции к Северному полюсу «Ледовая прогулка» позволила Льву Маврину и Михаилу Малахову познакомиться со многими интересными людьми.

Сейчас век мобильных телефонов, из любой точки Земли можно позвонить в любую другую, но в те далекие годы нужно было найти заинтересованных людей, которые могли бы позволить себе сделать звонок по международному телефону в другую страну. Для рязанских будущих воздухоплавателей таким человеком стал Владимир Гескин.

Михаил Малахов и Лев Маврин в 1989 году и решили, что следующее большое дело – это проведение в Рязани фестиваля воздухоплавания «Небо России». Сразу было понятно, что основным партнером с зарубежной стороны будет Поль Лаваль. Для решения рабочих вопросов он приехал в марте 1990 года в Рязань, местом совещаний была выбрана моя квартира, где и проговорились основные организационные вопросы с Полом. Мы с ним объехали на моем жел-



том «запорожце» все предполагаемые места стартов, посетили газовую наполнительную станцию в Голеничино и гостиницу «Ловеч», побывали в местном обкоме партии КПСС. Спустя 30 лет приятно вспомнить, что все основные задачи при помощи обкома партии были решены мгновенно. Машины сопровождения повышенной проходимости и подбора тепловых аэростатов – это были автомашины автомобильного училища, а добровольные помощники – курсанты, которые поднимали корзину с четырьмя полными баллонами с газом на борт КамАЗа. Питание и проживание участников фестиваля в самой приличной гостинице Рязани («Ловеч») на то время было обеспечено, как для советских граждан. Дальше оставалось только одно, чтобы Поль Лаваль нашел нужное количество иностранных пилотов, которые согласились бы поехать в страну, находящуюся за железным занавесом. Сохранился видеоархив, снятый Мариной Сидоренко в подтверждение этих слов. Матушка-природа в тот год сделала сказочный подарок в виде необычно теплого марта. Уже к 20-му числу стаял весь снег. Половодье тоже наступило рано. Пойма Оки к 11 мая успела немного подсохнуть. Даты проведения фестиваля были выбраны далеко не случайно – надо было опередить по датам конкурентов в лице Дона Камеруна и его партнеров – Института гражданской авиации в Санкт-Петербурге. Дух первооткрывателей победил! Рязань вошла в историю как первый город на территории Российской Федерации, в котором прошел фестиваль воздухоплавания.



Про организацию фестиваля можно говорить бесконечно. Чего стоит только история о том, как уговаривали Главное таможенное управление разрешить досмотр тепловых аэростатов в Рязани, а ведь таких моментов был не один десяток.

Фестиваль прошел успешно. Все полеты состоялись. В них приняли участие 27 команд воздухоплавателей со всего мира, а также одна команда от СССР.

14 мая 1990 года по итогам фестиваля прошла большая пресс-конференция в редакции газеты «Советский спорт», куда были приглашены все столичные журналисты. Незадолго до этого в газете ЦК КПСС «Правда» вышла маленькая статья «Дирижабли в небе Барселоны», написанная Николаем Долгополовым, а уже во время пресс-конференции было объявлено, что следующий

большой проект рязанских воздухоплавателей – это кругосветное путешествие на дирижаблях с финишем в Барселоне во время начала Олимпийских игр. Надо было видеть лица московских воздухоплавателей, которые в один голос говорили, что лучшие дирижабли в мире делают в Советском Союзе. Приятно вспомнить и то, что знаменитый Юрий Сенкевич со своей передачей «Клуб кинопутешественников» все дни присутствовал на фестивале «Небо России». С ним приехали Владимир Меньшов и группа летчиков-космонавтов, проходивших подготовку по программе «Буря» – Магомед Толбоев, Юрий Приходько и Сергей Тресвятский.

Команда от Советского Союза состояла из москвичей Юрия Тарана, Валерия Латыпова, Александра Таланова, Александра Ламунина, пилотом был Алексей Козлов.



Первый рязанский воздухоплаватель

1908 год был годом, когда Россия наиболее активно принялась осваивать воздушное пространство, и делала она это не случайно. Об этом свидетельствует информация, опубликованная в ноябре 1908 года в «Рязанском вестнике»: «В настоящее время все государства Европы заняты устройством лучших воздушных шаров...»

Вот как описывает свое первое воздушное путешествие, состоявшееся 1 августа 1909 года, отставной майор Сергей Николаевич Худеков.

«Аэростат, на котором я впервые предпринял воздушное путешествие вместе с генералом А. М. Кованько и генералом А. Р. Эйхгольцем, поднялся в час дня со двора газового завода, пошел вертикально вверх и достиг быстро верстовой высоты, на которой и пролетел над Петербургом, приняв направление через Литейный мост, по линии Финляндской железной дороги.

Через час мы достигли максимальной высоты полета – 2100 метров.

Около 33 верст мы шли по прямой линии, перелетели Суздальское озеро, все продолжая идти в северном направлении, но затем курс изменился несколько



к востоку. Но вот в верхних слоях ветер переменялся, вследствие чего мы повернули к Ладожскому озеру.

Решено было спуститься на его берегу, что почти и удалось искусному пилоту А. М. Кованько. Аэростат опустился в воду близ берега. Мы приняли маленькую ванну, но тотчас же были взяты рыбаками в лодки, а аэростат вслед за нами был доставлен на берег.

Это было в 3 часа 25 минут пополудни. Всего наше воздушное путешествие продолжалось 2 часа 25 минут.

Мне представлялось это воздушное путешествие одним из величайших наслаждений, страстно хотелось испытать нечто, до сих пор мною неиспытанное – подняться под облака и наблюдать сперва Петербург с высоты птичьего полета, а затем и его ближайшие окрестные места и, наконец, на высоте вдохнуть в себя полной грудью воздух, не зараженный испарениями земли и живущих на ней».

Рязанцам, живущим в XXI веке, это столетней давности признание дает новые сведения о Худекове, позволяет теперь связывать его имя не только с театром, балетом, журналистикой, литературой и сельским хозяйством, но и с первыми шагами российского воздухоплавания и экологии!



25-27 мая 1990 года.

Санкт-Петербург – фестиваль воздухоплавания «Открытое небо»

Настоящий фестиваль был самым крупным фестивалем на то время в Советском Союзе – 47 команд воздухоплателей со всего мира.



Июнь 1990 года. Школа пилотов-воздухоплавателей в Калуге

Данную школу организовал Юрий Таран вместе с польскими инструкторами-воздухоплавателями. По ее окончании российские пилоты получили польские лицензии. Пилотом-инструктором у меня был Ромас Микелевич из Литвы.



Слева направо, начиная с верхнего ряда: Юрий Таран – организатор школы, Павел Кононенко, Сергей Белорусов, Константин Пономарев (курсанты), Владислав Домбровский – экзаменатор, Александр Ламунин – курсант, Олег Дубровский – организатор, Антон Микелевич, Александр Таланов, Виктор Кукляев, Леонид Аминов, Константин Васецкий, Владимир Леонтьев (курсанты), Леонид Заруцкий – организатор, Алексей Буров, Александр Заболотный (курсанты), Татьяна Инкина – экзаменатор, Тамара Каракай, Сергей Каракай (курсанты), Гражина Добчиньска – экзаменатор, Яцек Хильчер – директор школы пилотов, экзаменатор, Эучениуш Ольшански (экзаменатор), Елена Аминова, Лев Маврин, Андрей Луньков, Шонин, Анатолий Щугорев (курсанты).

17-19 мая 1991 года

II фестиваль воздухоплавания «Небо России» в Рязани

В фестивале участвовали пилоты воздухоплаватели: Александр Таланов, Лев Маврин, Андрей Луньков, супруги Александр и Татьяна Мильяненко, Виктор Загайнов и пилот из Литвы Ромас Баканаускас на аэ-

ростате «Пепси-кола». Один полет был с центрального стадиона Рязани, один – с центрального стадиона города Пронска, полет из Михайлова не состоялся по погодным условиям.



14 августа – сентябрь 1991 года. Фестивали воздухоплавания в честь межконтинентальной международной автоэкспедиции «Марш мира»

В 1991 году страна вспоминала страшное событие – нападение гитлеровской Германии на Советский Союз, совершенное 40 лет назад, и группа инициативных людей из ЦК КПСС предложила организовать автопробег «Марш мира» по маршруту Лондон – основные европейские столицы – Москва – территория СССР – из Владивостока на пароме в Сан-Франциско – через всю Америку до Атлантического побережья и замкнуть круг в Лондоне. Для того чтобы сделать автопробег запоминающимся, им требовалось два тепловых аэростата. Мне предложили участвовать в этом мероприятии в качестве пилота теплового аэростата и быть организатором воздухоплавательной части экспедиции вместе с Сергеем Щугаревым.

14 августа 1991 года мы попали в Лондон, где нас уже ждал грузовой КамАЗ с сувенирами и два легковых автомобиля ВАЗ-2109 с прицепами, на которые

были погружены аэростаты. В честь начала автопробега в одном из скверов центральной части Лондона рано утром мы подняли тепловой аэростат. На следующий день нас попросили развлечь публику перед футбольным матчем. Пробыв в Лондоне 3–4 дня, мы на машинах ВАЗ-2109 через паромную переправу в Дувре переехали на территорию Франции. Первую неделю жили на территории Булонского леса в кемпинге, а после отъезда основной группы – переехали в город Нант на загородную дачу посольства СССР.

Сложная внутривнутриполитическая обстановка в СССР в сентябре в 1991 года не позволила организаторам провести эту экспедицию по всему маршруту. Автомобильную экспедицию «Марш мира» организовывали при поддержке ЦК КПСС. Стало понятно, что все планы потихоньку рушатся. Мы смогли проехать только по европейским столицам. Воздухоплавательный фе-



стиваль в Москве состоялся.

6–9 сентября 1991 года – Первый московский фестиваль воздухоплавания «Марш мира». Один из стартов был от ступеней Белого дома. Первый фестиваль воздухоплавания в столице нашей Родины был приурочен к возвращению международной автомо-

бильной экспедиции «Марш мира» в Москву, который прошел с 6 по 9 сентября 1991 года.

Задержка на две недели в Париже в конце августа и в первых числах сентября 1991 года определила срок моего возвращения в Россию в последний день этого фестиваля.



Ноябрь 1991 года. Знакомство со Стасом Наминым – лидером рок-группы «Цветы»

Советские космонавты, которые были в Рязани и Санкт-Петербурге на фестивалях воздухоплавания, отправлялись в Америку для участия в фестивале в г. Альбукерке. В Шереметьево встретились со Стасом Наминым, который после этой встречи загорелся духом воздухоплавания. В ноябре 1991 года Стас вышел на меня с предложением в следующем 1992 году сделать совместный московский фестиваль, способный стать больше и лучше, чем фестиваль в Альбукерке. Презентация этого мероприятия была проведена во время пресс-конференции в Кремлевском дворце съездов в конце ноября 1991 года, когда впервые проводился музыкальный фестиваль «Рок в Кремле». Комендант Кремля разрешил нам поднять тепловой аэростат в Александровском саду около Могилы Неизвестного Солдата. Было принято решение, что Лев Маврин с товарищами отвечает за воздухоплавательную часть фестиваля, а Стас Намин берет на себя всю культурную и спонсорскую работу. В марте 1992 года Стас Намин из воздухоплавательного проекта вышел. Но благодаря этому проекту в России появился первый корпоративный тепловой аэростат «SNC – Стас Намин-центр» и первый легендарный аэростат специальной формы «Yellow Submarine – Желтая подводная лодка».



Май 1992 года. III фестиваль воздухоплавания «Небо России»

Полеты в этом году проходили в Рязани и Владимире.



07–10 мая 1992 года. II Международный московский фестиваль воздухоплавания

Организаторами фестиваля выступили Иван Тарасов, Лев Маврин, Андрей Александров и «Авиапром-сервис». Иностранные гости жили в гостинице на Дмитровском шоссе. Все были счастливы, что безумно повезло с погодой и все полеты состоялись над столицей нашей Родины со стартами из центра Москвы: Васильевский спуск Красной площади, Манежная площадь, Ходынское поле, Поклонная гора. Список российских и иностранных пилотов почему-то не сохранился. Мы с Сергеем Баженовым летали в одной команде на аэростате «SNC». Самыми именитыми пассажирами в моей корзине были Хрюша, Каркуша и Степашка из программы «Спокойной ночи, малыши». Первый канал сделал специальный репортаж об этом полете.

Американская команда привезла тепловой аэростат в виде слона. Он сделал всего один полет и на приземлении в районе станции метро «Проспект Вернадского» дети от дикого восторга слону оторвали хобот...



Вся работа по получению разрешений на полеты тепловых аэростатов над столицей нашей Родины, городом Москва, лежала на Иване Тарасове, который в то время работал в Министерстве гражданской авиации. Благодаря его усилиям мы узаконили свою летную деятельность и всю процедуру получения сертификатов по регистрации и подтверждению летной годности тепловых аэростатов.

В результате совместной работы с культурным центром Стаса Намина у нас в стране появились первые тепловые аэростаты – «SNC», оболочка которого была выполнена в фирменном стиле центра и гордо летала все дни фестиваля, а знаменитый тепловой аэростат специальной формы – «Желтая подводная лодка» был еще в стадии доработки и требовал дофинансирования!





Ноябрь 1992 года. Поездка во Францию на воздухоплавательный фестиваль

Лето 1992 года – изготовление теплового аэростата «Milki» по заказу французской компании «TPS». Полеты в интересах этой компании проходили над Москвой. В ноябре 1992 года состоялась поездка во Францию на фестиваль воздухоплавания в город Le Puy En-Velay с этим аэростатом. Было необычно и очень интересно на обратном пути две ночи прожить в крошечной гостинице в районе площади Пигаль, около знаменитого кабаре «Мулен Руж».



Уникальный подъем теплового аэростата «SNC» в КЗ «Олимпийский»

Июнь 1992 года – рок-концерт в концертном зале «Олимпийский», на котором произошел подъем теплового аэростата «SNC» внутри спортивной арены во

время выступления. Уникальная ювелирная работа пилота, когда вязаться не за что...

15 августа 1992 года. Прообраз московского авиационного салона в городе Жуковский – «МАКС»



Московский авиационно-космический салон «МАКС». Начиная с 1992 года по 2005 год рязанские воздухоплаватели принимали участие в этом грандиозном мероприятии и оттачивали технику пилотирования тепловых аэростатов в привязном режиме.

Состоялся первый публичный привязной подъем первого в России теплового аэростата специальной формы «Желтая подводная лодка» – 15 августа 1992 года. К этому времени все доработки в конструкции данного летательного аппарата были закончены и получено необходимое финансирование.



22–27 августа 1992 года. Участие в фестивале воздухоплавания в Киеве

Проведение фестивалей в России и на территории стран бывшего Советского Союза набирало силу. В конце августа – первых числах сентября нас пригласили в столицу Украины, в город Киев. Команда воздухоплавателей состояла из меня, Сергея Баженова и Натальи Кузнецовой. В один из субботних вечеров зашилило, и мы никуда не полетели, но решили поднять «Желтую подводную лодку» на привязи на площадке около гостиницы «Динамо».

Трудно в это поверить, но в июне 2015 года в Великих Луках молодой пилот из Литвы Томас Феодоровас подошел ко мне, а я туда привозил данную спецформу, и сказал, что у него до сих пор дома хранится фотография того подъема. Там на окраине Киева 25 августа 1992 года состоялся первый публичный свободный полет «Желтой подводной лодки» на территории уже иностранного государства.



23–31 января 1993 года. Швейцария, Шате-Д'о (CHATEAU – d'OEX)

23–31 января 1993 года – состоялась поездка российских воздухоплавателей Льва Маврина, Анатолия Шаталова – представителя туристической компании «РАНТЕК», Валерия Латыпова и казахстанского воздухоплавателя Юрия Косякова в Швейцарию на самый крупный, престижный зимний фестиваль в Шате-Д'о, а цель – приглашение иностранных воздухоплавателей в Россию для участия с 6 по 10 мая 1993 года в III Международном московском фестивале воздухоплавания «Парад во имя победы мира».



28 апреля – 4 мая 1993 года. Международный фестиваль воздухоплавания «Россия весенняя», Орел

Весна 1993 года прошла весьма бурно, с 28 апреля по 4 мая мы ездили на фестиваль в Орел, где состоялся первый совместный полет семьи Мавриных: Лев и Наталья, сын Александр (8 лет) и дочь Ольга (16 лет) на тепловом аэростате «SNC». Как и любое другое мероприятие, этот фестиваль не обошелся без запоминаю-

щихся моментов. Так, в один из вечерних полетов при приземлении корзину положило на бок, и она долго скользила по траве в пригороде Орла. В это время налетели местные мальчишки со словами: «Американцы прилетели!» – и стащили у Саши Маврина американскую бейсболку, хорошо хоть Оля, дочка, свою успела

спрятать. Другое интересное событие – мой совместный полет с президентом федерации воздухоплавания России Давидом Шифриным и президентом американской федерации. В этот утренний полет ветер был сильный, мы с трудом отстартовались, при заходе на посадку на взлетно-посадочную полосу местного аэродрома московский пилот Сергей Гришин поравнялся с нами на своей «Ниве» и сказал нам, что скорость аэростата на момент посадки была 56 км/ч.



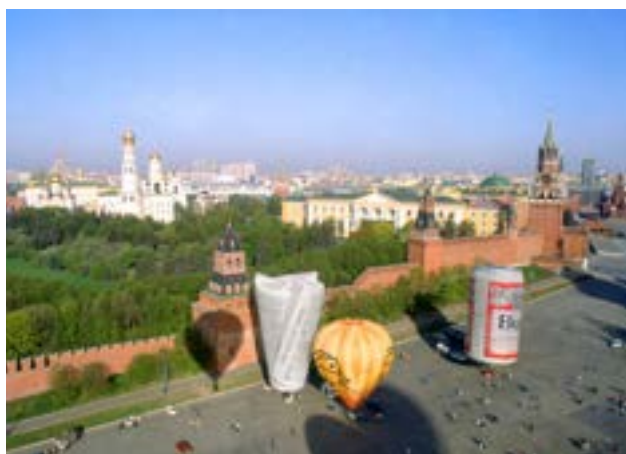
6–10 Мая 1993 года. III Международный московский фестиваль воздухоплавания «Парад победы во имя мира»

Лебединая песня московского фестиваля. В декабре 1992 года началась работа с туристической компанией «РАНТЕК» по организации следующего Московского воздухоплавательного фестиваля «Парад победы во имя мира». Компания «РАНТЕК» собирала военные духовые оркестры со всего мира, и этот проект лег в основу фестиваля «Спасская башня».

Участники фестиваля жили в гостинице «Россия». Утренние и вечерние предполетные брифинги проводились в банкетном зале гостиницы с видом на Красную площадь. Газета «Financial Times» прислала свою команду, американская пивная компания «Budweiser» – целых две, Италию представляла «Желтая утка», а бельгийцы впервые привезли спецформу в виде сердца. Пресс-конференция на открытии была в гостинице «Россия». Комендатура Московского воен-

ного округа выделила для участников несколько машин сопровождения на базе ЗИЛ-131. Нам с Валерием Латыповым досталась одна машина. Самый большой просчет, который я не могу себе простить – отказ от вечернего свечения на Васильевском спуске Красной площади 9 мая 1993 года. Мы с Иваном Тарасовым посчитали, что будет слишком много народу, а это небезопасно. Теперь уже понятно, что тот фестиваль никогда и никто не сможет повторить, и таких полетов больше не будет.

От России в фестивале участвовали Лев Маврин, Иван Тарасов, Валерий Латыпов, Алексей Козлов, Сергей Гришин, Стас Федоров, Давид Шифрин, Сергей Баженов, Александр Ламунин, Михаил Найдорф. Швейцарская команда воздухоплавателей летала на тепловом аэростате «Milkid».





01–03 октября 1993 года. Самый крупный фестиваль тепловых аэростатов специальных форм в Альбукерке, штат Нью-Мексика, США

Российский экипаж воздухоплатователей на тепловом аэростате специальной формы «Желтая подводная лодка» участвовал в этом фестивале.

Команда российских воздухоплатователей состояла из пилота Льва Маврина, Сергея Щугорева, а Стас Намин со своим другом из Голливуда встретился с нами в Альбукерке во время фестиваля. Пятница, суббота и воскресенье были отведены только для полетов тепловых аэростатов специальных форм. При получении



комплекта аэростата на таможне я с ужасом обнаружил, что нет ни одного газового баллона. Опыт бурной пилотской жизни подсказал, что надо обратиться к ближайшим соседям и попросить поделиться двумя вентиляторами для холодного наполнения оболочки и одним баллоном с газом. Все получилось. Мне было приятно, когда мы наполнили оболочку «Желтой подводной лодки», а вокруг нас несколько тысяч зрителей хором пели легендарную песню The Beatles «Yellow submarine».



8 августа 1994 года. X Международный конгресс ассоциации участников космических полетов

Москва, 8 августа 1994 года.

В 1994 году Российская ассоциация участников космических полетов по традиции принимала на своей территории космонавтов со всего мира, совершивших полет. Кто из них выдвинул эту идею сделать тепловой аэростат специальной формы в виде Царь-колокола, я сказать не могу. Космонавты, как и воздухоплаватели, – люди серьезные и не любят откладывать дела в долгий ящик. Генеральным конструктором проекта стал наш старый товарищ Александр Таланов. Данный летательный аппарат он спроектировал так, что его можно было эксплуатировать как тепловой аэростат, так и в виде пневмонадувной конструкции. Конец весны – начало лета этого года были посвящены отработке технологии эксплуатации «Царь-колокола». Все получилось как нельзя лучше. Данный тепловой аэростат был своеобразным «гигантом», вес оболочки составлял 290 кг. Для того чтобы совершить ее установку в виде пневмонадувной конструкции, надо было по периметру окружности радиусом 25 м установить 12 полутонных бетонных плит, а потом оболочку надеть на разборную алюминиевую мачту высотой 12 м при помощи автомобильного крана. После этого автокран приводил конструкцию в вертикальное положение, включались два вентилятора, которые создавали избыточное давление воздуха в оболочке, 12 оттяжек фиксировали горизонтальное



положение, и все это безумно красивое сооружение радовало взор. Всем этим процессом в тот день руководил автор этих строк – Лев Маврин. Самая главная работа – установка теплового аэростата специальной формы «Царь-колокол» в виде пневмонадувной конструкции на Васильевском спуске на Красной площади – прошла успешно.



Январь–апрель 1994 года. Подготовка к первой поездке в Республику Ирак. Изготовление теплового аэростата с портретом президента республики Ирак – Саддама Хусейна

Интерес к воздухоплаванию продолжал набирать обороты. Союз писателей России выступил инициатором проведения фестиваля воздухоплавания в столице Республики Ирак, городе Багдаде, в 1994 году, а группа людей решила профинансировать подарок президенту республики Саддаму Хусейну ко дню его рождения в виде теплового аэростата с его портретом. Работа по согласованию закипела.

Через неделю оболочка с портретом президента Республики Ирак Саддама Хусейна была готова.



21 апреля 1994 года правительственная делегация улетела из Москвы без корзины. По прибытии в столицу Иордании – город Амман – мне и Сергею Щугореву при помощи посольских работников пришлось получить в течение пяти дней специальное разрешение от ООН на ввоз данного летательного аппарата на территорию Республики Ирак.

25 апреля я прибыл и привез неполный комплект теплового аэростата. Впервые в мировой истории воздухоплавания 27 апреля была изготовлена на вертолетном заводе в Багдаде железная корзина, сконструированная «на коленке» Львом Мавриным из водопроводных труб, а борта были обтянуты красной материей. Утром 28 апреля в день рождения лидера Республики Ирак Саддама Хусейна тепловой аэростат был готов к полету. Полет состоялся в этот день перед футбольным матчем на олимпийском стадионе Багдада. Стадион был переполнен зрителями, которые приветствовали это действие стоя под шквальные овации и крики радости. Со мной в корзине был иракский летчик.



24–26 мая 1994 года. Фестиваль в Санкт-Петербурге

Все полеты были очень интересны с точки зрения пилотирования!

Под бой Курантов, а они отбивают полночь – ты только заходишь на посадку. Ее прекрасное величество «Белая ночь» позволяет это сделать безопасно. Старт с Дворцовой площади можно переносить аж до 23 часов. Один утренний полет со стартом от Исаакиевского собора был организован Геннадием Опариним со словами: «Если заштитит, и вы в центре Санкт-Петербурга не сможете сесть, то смело можете заходить на посадку на водную гладь Невы. Вас будут ждать моторные лодки для последующей буксировки на берег. Я окончательно сел после буксировки на пляж Петропавловской крепости. Никому это не предлагаю повторить!»

Все пилоты жили в гостинице «Пулковская». Однажды утром, когда отбили утренний полет, американский пилот сказал, что он привез с собой 25 ме-

тровую резинку, и все, кто желают, могут из корзины попрыгать. Я три раза прыгнул вниз головой, обвязка крепилась за ноги!



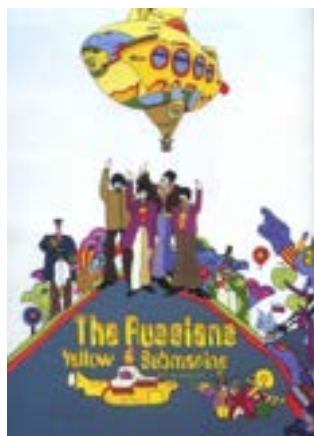


5–10 октября 1994 года. Вторая поездка Льва Маврина в Альбукерке, Нью-Мексика, США

Самым главным результатом этой поездки стал фотоальбом всех аэростатов специальных форм, которые были изготовлены на то время в мире. Юрий Сенкевич снял первый фильм о «Желтой подводной лодке». В этот раз команда состояла из пилота Льва Маврина и американского пилота, его команды, на этот раз эта команда состояла из 12 человек. Стас Намин привез большую группу своих друзей. На утренние полеты из россиян вставали только Лев Маврин, Стас Намин, Юрий Сенкевич, Андрей Макаревич и американцы. Я умудрялся во время утреннего полета сделать одну



или две посадки, поменять газовый баллон и одного или двух пассажиров. В то время на городской территории было достаточно много свободной земли.



22 апреля – 2 мая 1995 года. I Международный фестиваль воздушных шаров в Республике Ирак «Небо Багдада»

Лето, осень и начало зимы 1994 года мы провели в подготовке к следующему большому фестивалю воздухоплавания «Небо Багдада», который должен был пройти 12–27 января следующего года. Планировалось, что из России в Ирак приедут 120 человек, 15 тепловых аэростатов, 15 парашютистов и 1 мотодельтаплан. Отправление делегации из Москвы должно было состояться 9 января, и вдруг, сидя вечером в Москве около телевизора, мы в новостях увидели, что в Республике Ирак предотвращена попытка покушения на Саддама Хусейна. Поездка отложилась на неопределенный срок. Следующей датой по согласованию с иракской стороной был выбран апрель, кульминация должна состояться 28 апреля. Количество участников, которые все же пожелали поехать, сократилось примерно до 40. Я привез 6 тепловых аэростатов, которые были задекларированные на меня, один из них – специальной формы «Царь-колокол».



Вторая поездка и сам фестиваль «Небо Багдада» мне запомнились детским ликованием, когда сплошная разноцветная масса детей бежала за нами по городу до места посадки. И только присутствие полиции и спецслужб спасало нас в месте посадки от слишком яркого проявления детских чувств. Можно написать целую книгу об этой поездке, об огромном желании всех пилотов совершить полет над древнейшим мировым центром цивилизации – городом Вавилоном. Приходилось очень жестко отстаивать авторитетное мнение командира воздушного судна. Вся воздухоплавательная техника была задекларирована на меня, иорданская сторона не слишком-то и спешила отправлять ее обратно в Москву. Если из Шереметьево-2 все было отправлено в течение одной недели, то на возвращение потребовалось целых 4 месяца. Больше таких ошибок я не совершал.



Младшая дочь дважды Героя России летчика-космонавта Г. М. Стрекалова – Наташа – совершила со мной полет над Багдадом и стала первой «Графиней Багдадской».

В команду пилотов-воздухоплателей входили Лев Маврин, Александр Александров, Константин Пономарев, Александр Мильяненко, Александр Ламунин, Ромас Баканаускас.

Наши друзья, парашютисты Сергей Инсаров и Марк Потапов, были с нами. Марк первый совершил прыжок из корзины воздушного шара над Багдадом. И эта история требует отдельного рассказа.



6–10 мая 1995 года. Московский фестиваль воздухоплавания, посвященный 50-летию Победы

В мае 1995 года одна туристическая компания, штаб-квартира которой находилась в районе стадиона Динамо, изъявила желание и взялась за организацию воздухоплавательного фестиваля.

Компания «SMIRNOFF» высказала пожелание, чтобы их аэростат специальной формы в виде бутылки водки «Smirnoff» принял участие в этом мероприятии. Первый свободный полет на этой спецформе мы сделали вместе с Александром Талановым (главным конструктором) 8 мая 1995 года, с одной стороны, под ликование зрителей, а с другой стороны, под гневный протест с Поклонной горы. Высота оболочки равнялась 40 метрам.

Эта оболочка при наборе высоты и при снижении описывает вращательные движения, к чему необходимо было привыкнуть, и это было для нас крайне удивительно. Пикантная история при посадке в водно-охранной зоне реки-Москвы около Гребного канала требует отдельной истории.

Утренний полет 9 мая состоялся с Поклоной горы от мемориального комплекса. Заштилило. Ветра не было. Все сели в радиусе одного километра от Поклонной горы. Все было штатно!





Июнь 1995 года. г. Акаба, Иорданское Хашимитское Королевство

Представители амманской туристической компании «Тайки» помогли нам с организацией проезда российской делегации через территорию Иордании в Ирак. После второй багдадской экспедиции нам сделали предложение организовать совместную туристическую кампанию с полетами на тепловых аэростатах в пустыне Вади Рум, недалеко от курортного города Акаба на берегу Красного моря.

Этот город славен тем, что на небольшой территории сходятся сразу три границы – Арабских Эмиратов, Израиля и Иордании. И вот три матерых пилота Лев Маврин, Михаил Найдорф и Александр Мильяненко – весь июнь 1995 года провели с тремя тепловыми аэростатами российского производства в Акабе.

Сначала были наблюдения за погодными условиями: как ведет себя ветер в данном районе. Наблюдения нам сказали, что есть всего лишь два направления воздушных потоков: со Средиземного моря через низину Мертвого моря в акваторию Красного моря и по этому же направлению обратно. Стабильная скорость ветра – от 5 до 10 м/сек. Поэтому район Акабы совершенно не подходит для полетов.

Вся авиационная деятельность Хашимитского Королевства Иордания построена по английскому принципу. Мы были счастливы, когда через месяц сидения в далекой Иордании вернулись в Россию. Александр Мильяненко написал легендарную «Балладу об одном полете российского пилота Миши Найдорфа в Иордании». На двух фотографиях показан тот редкий момент, когда ветер меняет направление и стихает. И вот оно воздухоплавательное счастье – мы сумели на берегу Красного моря на тридцать минут наполнить тепловой аэростат!!!



10–14 октября 1995 года. Третья поездка в Альбукерке, США. Мисс Америка

После первой поездки на самый крупный фестиваль воздухоплавания в Альбукерке тепловой аэростат «Желтая подводная лодка» хранился в этом городе. В Альбукерке принято организовывать большую концертную программу для зрителей во время фестиваля. В конце летного поля находится огромная сцена. В тот год был приглашен ансамбль, который исполнял все битловские вещи. Когда вечером происходило наполнение «Желтой подводной лодки», то исполнялась одноименная легендарная песня Yellow Submarine. В субботний утренний полет, когда взлетали только спецформы, почетным гостем на борту нашего воздушного судна была Мисс Америка – 1995.



В этом году Стас Намин издавал глянцевого журнала «Стас», и в ноябрьском номере журнала была большая статья, посвященная этой легендарной поездке в Альбукерке, а Юрий Сенкевич выпустил об этом очередной фильм, который и показал Первый канал.

Легендарная фотография. Утром нас выпустили в полет одними из первых, такой был сценарий! Проплывая над стартовым полем, длиною около двух километров, я увидел удивительную картину, что все тепловые аэростаты – а их готовых к старту было более четырехсот – одновременно открыли парашютные клапаны. Мне, как опытному пилоту, было понятно, что поступила команда «ковер», что я и выполнил на безопасной площадке с именитыми пассажирами. Оказалось, поступило штормовое предупреждение!





8–10 сентября 1995 года. IV фестиваль воздухоплавания «Небо России», посвященный 900-летию Рязани

Организаторами от Рязани выступал областной ДОСААФ и Олег Архипкин. Участвовали пилоты из Рязани, Москвы и Алма-Аты, Сергей Баженов, Александр Александров, Лев Маврин, Александр Замотаев, Сергей Афонин, Виктор Загайнов, и Валерий Латыпов, Александр Мильяненко, Слава Сысоев, Леонид Заруцкий, Виктор Аксенов и одна английская пилотесса, которая летала в качестве пассажира.

Самое радостное событие этого года и фестиваля – легендарная первая совместная фотография, где есть дедушка Лева и бабушка Наташа, счастливая мама Оля, сестра Тамара и брат Миша, а также будущие пилоты-воздухоплаватели во втором поколении – сын Александр, Сергей и Михаил Латыповы и в третьем поколении – внук Владимир!!!





17–19 ноября 1995 года. Амман-Акаба, Иордания

60-летие короля Иорданского Хашимитского Королевства Хусейна. Полет теплового аэростата с юбилейной рекламой на оболочке состоялся 14 ноября над столицей Иордании Амманом со стартом с центральной площади около римского коллизея. Российская команда состояла из двух участников – пилота Льва Маврина и Сергея Щугарева. Для обеспечения безопасности у меня в корзине был представитель иорданских спецслужб, который закончил рязанское десантное училище и хорошо знал русский язык. Посадка в пустынной части города Акаба носила приключенческий характер, после этого мы переехали в курортный город Акаба на берег Красного моря. Планировали свободный полет над резиденцией короля с наследным принцем и его прыжок с парашютом из корзины теплового аэростата, но сильный ветер не позволил этого сделать.

Нам пришлось общаться с наследным принцем и принцессой Иорданского Хашимитского Королевства. В январе 1996 года в честь этого легендарного события через посольство мне был вручен подарок – золотые часы.



Зима 1996 года прошла в подготовке к воздухоплавательной экспедиции в географическую точку «Северный полюс»

Это большой совместный проект с Российской ассоциацией участников космических полетов, директором которой был Виктор Благов. С ледового аэродрома Барнео на вертолете Ми-8 мы прибыли в точку «Северный полюс». Установили земную ось, ее смазали, чтобы планета Земля вращалась. По программе с начала был массовый парашютный прыжок.

Большая группа парашютистов со всего мира совершала прыжки в точку Северного полюса. Мы не могли себе позволить отказаться от такой возможности. Виктор Благов и я тоже совершили прыжок с парашютом.





20 апреля 1996 года в 4 утра по московскому времени состоялся первый и самый короткий, но и самый быстрый экстремальный полет над Северным полюсом. В корзине оказались Сергей Инсаров, руководитель парашютной части экспедиции, и Лев Маврин – пилот.

Более подробно о первом полете на Северном полюсе будет написан отдельный рассказ. Тогда все делалось в первый раз, абсолютно все!!!



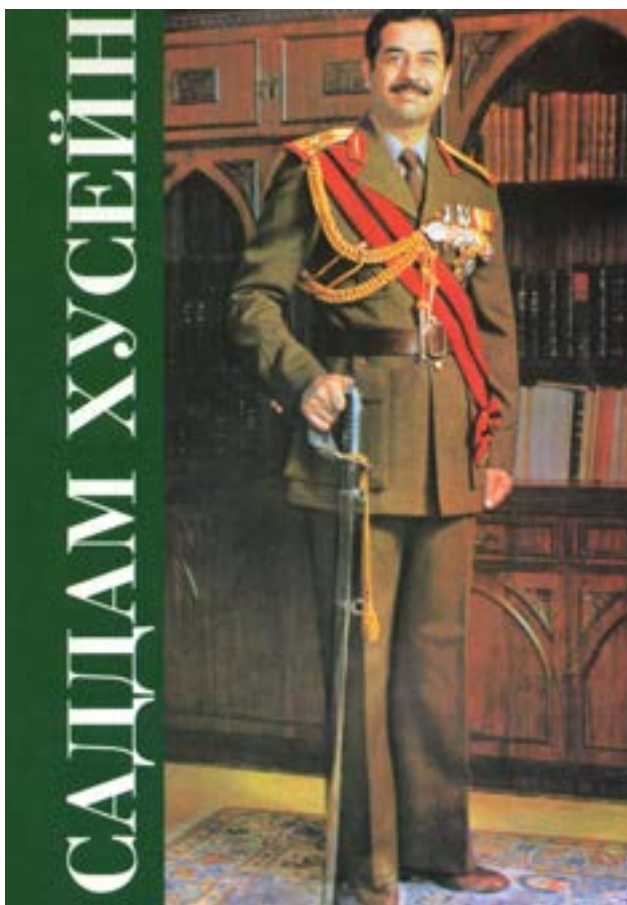


25–29 апреля 1996 года. Третья поездка в Багдад

Делегация от России состояла из представителей начальников парашютной подготовки разных родов войск. С нами был знаменитый парашютист Дмитрий Киселев, который одним из первых в нашей стране начал совершать прыжки «бэйс-джампинг». В один из вечеров мы поехали в Центр парашютной подготовки военных Республики Ирак для демонстрации возможности современных парашютных систем. Дмитрием Киселевым был совершен прыжок из корзины теплового аэростата с высоты 100 метров. Погода в тот вечер позволила это выполнить. Я не думаю, что в мире найдется много парашютистов, которые это смогут повторить. Корзина теплового аэростата все еще железная, помощники – солдаты иракской армии, и с ними каждый раз маленькая пикантная история, под общей темой «Что было первое?».

Бессменный руководитель российской делегации – кандидат филологических наук, член союза писателей России Сергей Иванович Журавлев продолжал собирать материал для книги о президенте Республики Ирак – Саддаме Хусейне.

Книга вышла в 1997 году с авторским посвящением!!!!





24–26 мая 1996 года. Фестиваль в Санкт-Петербурге, поездка в Кириши

26 мая 1996 года отмечался день города Кириши (Ленинградская область). Мы – пять пилотов-воздухоплавателей Геннадий Опарин, Сергей Гришин, Александр Ламунин, Лев Маврин, Алексей Козлов – должны были взлететь с центрального стадиона и тут же, перелетев речку Волхов, сесть. Организатор Геннадий Опарин карт местности нам не предоставил, рациями не обеспечил.

Все было, как всегда. Геннадий Иванович сел сразу за речкой Волхов. Лехе Козлову повезло, он сел на просеку к местному жителю, который на телеге его вывез. Мы – три пилота – под тихий звук дождя полетели дальше. Маленькое чудо свершилось, и нас повернуло вправо. Мы сели на краю деревни, единственной деревни, подошла бабушка со словами: «Милки, что случилось? Вот в 1937 году здесь шар упал, так мы всем колхозом из болота его доставали...» Через пять минут подъехал еще один местный житель. На наш вопрос, есть ли поблизости дороги и какое-то жилье, он ответил, что дальше на 20 км тянутся болотистые топи

и озеро Ладога, а дорог нет. Даже немцы в 1941 году до этой деревни дошли и встали.

К великому сожалению, ни одной фотографии этого полета не сохранилось.



30 августа – 1 сентября 1996 года. День города Шатура. Торфяные пожары

Спецформа производства компании «Кубичек» в виде покрышки «Мотодор». Первый пилот чех и второй пилот Алексей Козлов совершали полеты на своей уникальной оболочке специальной формы с представителями компании «Мотодор». Лев Маврин – на тепловом аэростате «Желтый». Александр Замотаев – на любимой его оболочке «Россия». Дым от торфяных пожаров сплошной пеленой стоял на высоте 200–150

м, дальность видимости по горизонту не превышала трех километров.

Мы четыре пилота-воздухоплателя совершили два уникальных полета, а в воскресенье – часа четыре на привязи катали жителей этого славного города на местном стадионе!

5–12 октября 1996 года. Четвертая, заключительная, поездка российских воздухоплателей на самый крупный фестиваль тепловых аэростатов специальных форм в г. Альбукерке, штат Нью-Мексика, США

Команда состояла из пилота Льва Маврина, Юрия Сенкевича, Стаса Намина, Андрея Макаревича, Максима Леонидова и других представителей российско-го шоу-бизнеса. Был снят очередной фильм для программы «Клуб путешественников» Юрия Сенкевича.

P.S. Никто не знает своей судьбы. В начале августа 2003 года я и Юрий Сенкевич начали организовывать очередную поездку команды воздухоплателей в Альбукерке, США. 25 сентября Юрий Александрович умер на рабочем месте в телестудии.



18–22 апреля 1997 года. Первый международный фестиваль воздухоплавания на Северном полюсе

В 1997 году вся мировая воздухоплавательная общественность отмечала столетие первой попытки достижения Северного полюса на газовом воздушном шаре «Орел» Саломоном Андре (Швеция).

Лев Маврин, Виктор Благов и Сергей Инсаров решили организовать и провести первый фестиваль тепловых аэростатов на Северном полюсе. В нем уча-

ствовали пилоты Лев Маврин (Россия), Давид Миллер (США), Аксель Мадсен (Швеция), Михаил Грин (Великобритания), Иван Трифон (Австрия).

Групповой полет пяти тепловых аэростатов состоялся в точке Северного полюса 21 апреля в 20 часов 30 минут по московскому времени и продолжался 45 минут.





Арктическая экспедиция Андре – экспедиция под руководством шведского инженера-естествоиспытателя Саломона Андре, совершенная в 1997 году с целью достижения Северного полюса на газовом воздушном шаре, в ходе которой все три ее участника погибли

Саломон Андре (1854–1897) – первый шведский воздухоплаватель, предложил организовать экспедицию на заполненном водородом воздушном шаре от Шпицбергена к России или Канаде, при этом путь должен был пройти, если повезет, прямо через Северный полюс. Патриотически настроенные силы встретили эту идею с энтузиазмом, так как Швеция, будучи северной страной, отставала в гонке за Северный полюс.

Воздушный шар «Орел» имел объем 5000 м³, трехслойную наружную оболочку из лакированного шелка и был изготовлен французским фабрикантом и воздухоплавателем Анри Лашамбром. Он легко поднимал экипаж из трех человек со снаряжением и мог продержаться в воздухе не менее 30 суток (в теории). Но перед тем как он был доставлен непосредственно на Шпицберген его производителем из Парижа, он не прошел предварительной проверки. Измерения показали, что утечка водорода из оболочки происходит больше, чем ожидалось, Андре не посчитал это серьезной проблемой, потенциально чреватой катастрофой.

После того как Андре, Стриндберг и Френкель стартовали со Шпицбергена в июле 1897 года, воздушный шар стал терять водород очень быстро и разбился во льдах уже через два дня.

Отсутствие должной пилотской практики, картографии, средств связи, плохая одежда и тщеславие привели к смерти Андре и гибели двух его молодых соратников – Нильса Стриндберга (1872–1897) и Кнута Френкеля (1870–1897).

Случайное обнаружение в 1930 году последнего лагеря на острове Белый архипелага Шпицберген экспедиции произвело сенсацию в шведских СМИ, где погибших оплакивали и боготворили. Причины смерти участников экспедиции до конца не установлены.



4–10 сентября 1997 года. Воздухоплавательный фестиваль в Москве, посвященный 850-летию столицы

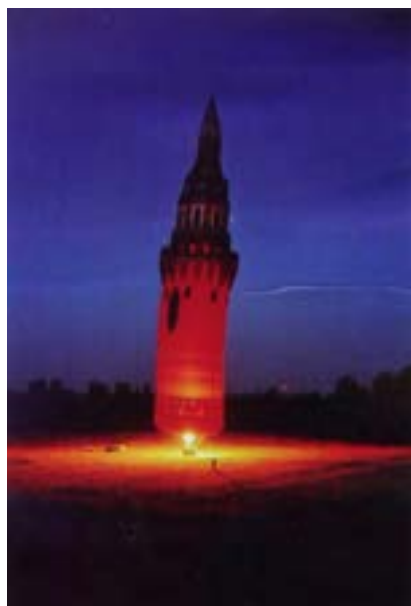
В честь 850-летия Москвы Юрием Тараном и его командой был организован и проведен воздухоплавательный фестиваль. К этому периоду своей летной жизни я уже испытал в полетах все спецформы, которые были на территории России («Желтая подводная лодка», «Черный колокол», «Бутылка водки «Смирнофф», «Царь-колокол» «Кружка кофе «Нестле»). Компания «Смирнофф» приняла решение сделать подарок правительству Москвы в честь юбилея в виде теплового аэростата специальной формы «Водовзводная башня Кремля» - высота оболочки 63 метра. Компания «Интеравиа» пригласила в качестве конструктора человека из МАИ, у которого не было абсолютно никакого опыта в проектировании данных летательных аппаратов. За 2 недели до начала праздника надо было отчитаться перед компанией «Смирнофф», что данный летательный аппарат наполняется. Проверка проходила в самом низком месте на территории



Сергиево-Посадского района около церкви в честь Сергия Радонежского. Зрелище было весьма печальное. Под рев двух вентиляторов на земле лежит полунаполненная 63-метровая оболочка, все попытки провести горячее наполнение были безуспешны. Мне, как участнику четырех крупных воздухоплавательных фестивалей, в которых участвовали все тепловые аэростаты спецформ, сразу стало понятно, что решение установить парашютный клапан в средней части на вертикальном участке данной оболочки в корне неправильным. Для того чтобы исправить эту оплошность я попросил швей вручную зашить парашютный клапан по периметру. Через час эта работа была сделана, оболочку удалось наполнить. Первая маленькая победа. Усовершенствования продолжались. Парашютный клапан в течение недели перешили выше, чем он был, и решили считать его клапаном для пилотирования. В дальнейшем в средней части оболочки вшили разрывной клапан для выпуска теплого воздуха.



Уже 6 сентября, в субботу, нужно было совершить поздравительный полет для телевидения и вручить его в качестве подарка!!! Разрывной клапан еще не был вшит в оболочку. В то знаменательное утро полетная команда теплового аэростата спецформы «Водовзводная башня Кремля» состояла из меня, Александра Маврина и главного конструктора. Мы стартовали с Блинной горы Сергиева Посада, пролетели над лаврой, а на высоте 400 м попали в сильнейший сдвиг ветра, провалились почти до земли. За 3 км по горизонту нашли огромное поле и потихоньку зашли на посадку. Спасли нас большие кусты в конце поля. Буквально через пару минут после приземления к нам подъехала директриса местного совхоза со словами искреннего недоумения: «Все понимаю. Знаю, что шары летают. Но почему церковь полетела, никак не пойму». Так прошел исторически первый свободный и торжественный полет этой уникальной спецформы.



7 февраля 1998 года. Красноярский край, г. Хатанга – дверь на Северный полюс

Легендарный полет при температуре минус 43 градуса Цельсия.

В феврале каждого года отмечается День работников гражданской авиации. В те времена вся экспедиционная деятельность по забросу в географическую точку «Северный полюс» проходила через город Хатанга. Сергей Инсаров предложил слетать туда на Ил-18 и отметить этот праздник – порадовать жителей этого заполярного города полетом теплового аэростата. Единственная сложность для транспортировки состояла в небольшом размере багажного отделения (всего 90 см).

Специально для этого полета была изготовлена матерчатая корзина. Суперсложность полета заклю-

чалась в том, что при такой низкой температуре летать еще не приходилось. Температура в тот день была – 43 градуса, но все прошло успешно!!!



26–31 мая 1998 года. Санкт-Петербург, спортивный фестиваль воздухоплавания «Белые ночи»

Международный кубок «Белые ночи» 22–28 мая 1998 года.

9-я Международная воздухоплавательная фиеста 28–31 мая 1998 года.

Правительство Санкт-Петербурга и члены организационного комитета приглашают вас принять участие в Международном кубке «Белые Ночи» и девятой Международной воздухоплавательной фиесте категории «Премьер», которые будут проводиться в конце мая в Санкт-Петербурге.

Дирекция соревнований: директор соревнований – Г. Опарин (Россия), зам. директора – Е. Чернявский (Польша), офицер безопасности – М. Какуда (Япония).

Соревновательные полеты будут проводиться в пригородах Санкт-Петербурга и с площадей города.

Полеты Фиесты производятся с Дворцовой и Исаакиевской площадей, Петровской набережной, в Царском селе и Петергофе.

Условия полетов и метеорологическая информация будут обеспечены в соответствии с правилами MER AX 1995 4-я версия и спортивным кодексом FAI.

Планируемый призовой фонд – 50.000 \$.

В Международном кубке «Белые ночи» и Фиесте планируется участие 50 команд.



Исторически так сложилось, что это был заключительный фестиваль с полетами над Санкт-Петербургом. Большое спасибо Геннадию Ивановичу Опарину за то, что в течение 8 лет мы совершали безумно красивые полеты над Северной Пальмирой, стартуя от Медного всадника с Дворцовой площади под бой Курантов, от Исаакиевского собора и в пригородах северной столицы. Команда состояла из меня, Андрея Ермакова и «крошки сына» Александра Маврина. Опарин выдал для участия 3000 м³ оболочку GSM.



09–14 июля 1998 года. Всемирные юношеские игры в Москве

Это спортивное воздухоплавательное мероприятие запомнилось тем, что это были заключительные полеты над столицей нашей страны Москвой. Организатором игр был Юрий Таран.

Самый продолжительный вечерний полет с любимым фотографом Колей Рябцевым по маршруту Ходынское поле – Гребной канал в Крылатском длился 3 часа 15 минут.



Александр Абдулов задумал снять фильм с громким названием «Новые бременские музыканты»

В нем главные герои Трубадур и Принцесса – радостно улетают на «Желтой подводной лодке» за своим счастьем. Поскольку артисты были именитые и их трудно было собрать всех вместе, заключительный эпизод фильма с полетом главных героев на данном летательном аппарате решили снимать в Тушине на аэродроме. Так получилось, что в начале октября над всей Москвой шел мелкий осенний дождь, а над Тушинским аэродромом стояла сухая погода, сквозь тучи проглядывало солнце, и мы вчетвером сумели три раза наполнить тепловой аэростат специальной формы

«Желтая подводная лодка», где вес оболочки составляет 230 килограмм. В массовых полетах кроме меня еще принимали участие на своих аэростатах три пилота – Юрий Таран, Валерий Бокша и Сергей Стадкевич. Нам все три раза надо было дружно сложиться, перебраться в точку старта, взять главных героев – а им каждый дубль очень нравился, и опять отснять очередной дубль!!!

Маленькое воздухоплавательное кинематографическое чудо свершилось, кто не верит, может посмотреть этот фильм.





Ноябрь 1998 – февраль 1999 годов. Экспедиция в Антарктиду, станция «Беллинсгаузен»

Любой воздухоплаватель, совершив свой первый полет на тепловом аэростате над Северным полюсом, видит себя уже в географической точке земного шара под названием «Южный полюс». Помните, что эта точка лежит в середине материка, имеющего женское имя Антарктида. Произнесите имя вслух, и вы почувствуете смертельное дыхание холода, услышите пушечные раскаты срывающихся в морскую пучину глыб льда, ощутите всем своим телом напор ветра очередного циклона. Вот вам краткое описание земли, где живет Снежная королева. В этот раз первые шаги по Антарктиде пришлось делать на российской научной станции «Беллинсгаузен» в период с ноября 1998 года по февраль 1999 года. Как истинный воздухоплаватель, прожив четыре месяца на этой станции, я вел наблюдения за атмосферными явлениями и изучал ландшафт с точки зрения пилота теплового аэростата: «А можно ли здесь совершать полет?» Ответ положительный: «Да, и еще раз да». Путь домой на морском судне ледового класса «Академик Волков» пролегал вдоль антарктического полуострова с 62° по 65° южной широты.

Это горная страна полностью очаровала и покорила своим великолепным сочетанием жгучего солнца (если оно пробивалось сквозь тучи), ультрамаринового льда, белоснежностью горных вершин, отражающихся в изумрудно голубой воде порой при абсолютном штиле, и уникальным животным миром.



Стратегия полетов на тепловом аэростате в районе Антарктического полуострова выглядит следующим образом. Круизный корабль ледового класса доставляет воздушных путешественников в закрытую высокими горами от ветра бухту. Старт аэростата происходит с прибрежной береговой линии после отлива, а экипаж аэростата на резиновых моторных лодках типа «Зодиак» грузоподъемностью 3 тонны. Маневрирование во время полета над антарктической водной поверхностью осуществляется с помощью водного якоря и паравана. Все очень просто: надо, как всегда, найти немного денег на путешествие, а при планировании полета ждать, ждать и еще раз ждать хорошей воздухоплавательной погоды. И тогда полет, безумный по своей красоте и дерзости, состоится.

Помимо уборки территории около станции от технического и бытового мусора мною была изготовлена деревянная вырезанная вывеска с названиями станции «Беллинсгаузен», «Россия» и родного города – «Рязань».



С 13 по 17 сентября в Калуге в рамках празднования дня рождения К. Э. Циолковского прошел организованный Русским воздухоплавательным обществом Международный спортивный фестиваль воздухоплавания «Калуга-2000»

Фестиваль проводился под девизом «За дирижабли в век ракет». Мой главный приз 3000 \$.

Было приятно спустя 10 лет вернуться в город, в котором в 1990 году я проходил обучение на пилота свободного аэростата.

Команда состояла из Серегина Алексея и его

супруги, которые живут в Дмитрове. Мы потрясли всех калужан, что от центральной гостиницы города до аэродрома ездили на розовом Кадиллаке времен Элвиса Пресли.

Спортивным директором был Александр Таланов, который применил новое спортивное задание «Два зайца».



14–22 ноября 2000 года, Москва, Водовзводная башня Кремля. Кутузовский проспект

Тепловой аэростат специальной формы «Водовзводная башня Кремля».

Данный тепловой аэростат поднимали на привязи на пустыре Кутузовского проспекта в честь достижения абонентской сети МТС 1 млн пользователей.

Кутузовский проспект – это правительственная трасса. С погодой нам повезло, и четыре раза эта красавица-башня радовала взор москвичей. Команда из 6 человек научилась оболочку весом в 360 кг убирать сразу в прицеп и расстилать ее прямо из прицепа.



Надо напомнить, что длина оболочки 63 метра. В первый вечер при первом подъеме сотрудники ФСО задержали Юрия Вронца.

В конце второго подъема, когда мы складывали оболочку прямо в прицеп, подъехали две патрульные машины милиции со словами: «От жителей близлежащих домов поступили многочисленные жалобы, что кто-то построил башню, которая качалась из стороны в сторону и упала. Наверное, есть жертвы.»

Еще одна интересная история произошла с местным жителем и его дочкой, которые обнаружили башню во время прогулки, а когда они отвернулись, то через некоторое время увидели, что башня упала. Они подошли к нам, чтобы узнать: «Куда делась башня и где кирпичи?»



15-30 июня 2001 г. – Большая Волжская фиеста. Нижний Новгород – Самара– Саратов–Волгоград–Казань. ВИА Жуки.

В 2001 году состоялась самая замечательная, самая необыкновенная «Большая Волжская Фиеста». Участники фестиваля плыли по Волге на круизном теплоходе «Добрыня Никитич» от Нижнего Новгорода по маршруту Ульяновск – Самара – Саратов – Казань и обратно, совершая полеты над этими городами. Машины подбора следовали за участниками фиесты по дорогам. Самым запоминающимся и интригующим моментом стал групповой полет со стартом около Саратова, на месте приземления первого космонавта Юрия Гагарина. Хотя каждый город, над которым мы летали, заслуживает отдельного рассказа.

Моя команда теплового аэростата SNC состояла из любимой супруги Наташеньки, дочери Ольги Ермаковой (Мавриной) и ее сына Владимира, которому на тот момент исполнилось 6 лет. И еще мы везли оболочку легендарной «Желтой подводной лодки».

Состав пилотов был следующим: Лев Маврин, Сергей Баженов, Михаил Найдорф, Олег Лопатков, Сергей Войнов, Юрий с собакой Жулькой.





16–22 апреля 2001 года. Третья поездка на Северный полюс

16 апреля 2001 года из Москвы в географическую точку «Северный полюс» стартовала экспедиция, в состав которой входили две команды воздухоплавателей: российско-американская и голландская. Для меня она стала третьим воздухоплавательным путешествием над Северным полюсом.

За месяц до начала этой экспедиции я узнал, что в моей команде будут четыре американца. К великому моему стыду, я всю переписку потерял... Помню, что одним был президент федерации воздухоплавания США, а четвертый был доктор для обслуживания троих воздухоплавателей.

Схема доставки членов экспедиции и их груза в географическую точку «Северный полюс» состояла из нескольких этапов. Первый этап Москва–Хатанга преодолели вместе с попутным грузом на транспортном самолете Ил-76. В Хатанге начинается перегрузка на самолет Ан-74 и ожидание летной погоды для перелета по наиболее сложному маршруту: Хатанга–остров Средний архипелага Северная Земля – ледовый аэродром Барнео в районе Северного полюса. Все дальнейшие перемещения осуществляются при помощи двух вертолетов Ми-8.

Прилетели в Хатангу. Минус 20. Солнце светит, но связи с ледовым аэродромом Барнео нет. Год харак-

теризовался максимальной активностью солнца. На третий день нашего пребывания в Хатанге было принято решение, надо вылетать на Барнео. Погрузили два комплекта тепловых аэростатов – в этом году воздухоплавательная экспедиция состояла из двух команд, голландской и российско-американской. Пилот из Голландии взял с собою большую восьмиместную корзину и оболочку объемом в 4000 м³.

Самолет приземлился в снежном облаке ледового аэродрома Барнео. Ярко светило солнце под углом в 13 градусов. Флаг над радиопалаткой стоял горизонтально, этакой фанеркой – ветер более 10 м/сек. Разгрузили самолет. Мне, как опытному полярнику, сразу стало понятно, что воздухоплавательная программа пока откладывается – нет погоды.

Вступила в действие программа для желающих просто побывать в точке Северного полюса. Летим туда с Барнео на вертолете Ми-8 для торжественного фотографирования на фоне земной оси и национальных флагов участников. Я полетел с ними, чтобы оценить ледовую и метеорологическую обстановку (год был характерен еще и сильным торошением).

Я пришел в ужас от увиденного. Впечатление такое, что здесь никогда не было ровного льда. До горизонта – сплошная зона торошения.



Вертолетчики с большим трудом выбрали пятачок 25 на 50 метров под СП, где установили земную ось с флагами стран-участниц. Вдруг подошла такая снежная мгла, что на высоте сто метров и на удалении трехсот метров стало ничего не видно.

Наш воздухоплавательный флаг уже в третий раз гордо поднялся здесь. На обратном пути в лагерь (ледовый аэродром Барнео) я попросил сделать еще один круг для более полной оценки ледовой обстановки. Стало ясно, что даже если ветер стихнет до 2–3 м/сек, то нормальную посадку на тепловых аэростатах совершить невозможно, район представлял сплошную зону торосов, которую мне прежде не доводилось видеть.

Вернулись. Мороз все тот же: минус тридцать. Как ветер дул со скоростью 10 м/сек, так и продолжал дуть. Счастливчики, которые реализовали свою мечту побывать на Северном полюсе, попрыгали в самолет и улетели с Барнео.

Мы остались. Предстояло здесь жить неизвестное количество дней, ожидая воздухоплавательную погоду. Начали ставить палатку на нашу интернациональную воздухоплавательную команду. Сначала надо на морозе и ветру собрать железный каркас, завернув две сотни гаечек. После этого набросить два тента, завязывая на морозе множество узелков. У меня прихватило морозом не только пальцы, но и сухожилия, которые воспалились и причиняли большие

неудобства в течение недели. Палатку поставили, от ветра прикрылись. Поставили печку, в палатке стало тепло, и мы немного согрелись.

На третий день пребывания, когда немного обжились, и американцы научились топить из снега и льда воду, полярный быт налачился, но 22 апреля ветер стал ослабевать (5 м/сек с порывами до 6 м/сек). Начали готовиться к полету. За сутки до этого собрали корзину. Установили ледовый якорь, состоявший из пяти альпинистских ледовых крючьев и карабина со стартовым фалом. Для того чтобы поднять давление газа в баллонах, занесли их в тепло – в палатку. Давление поднялось до 4 атмосфер (у голландца почему-то только до 2,5 атмосфер).

Российско-американская, очень опытная команда за 15 минут подготовила тепловой аэростат «Желтый» к полету. С голландским пилотом Юкке Уиссером договорились, что он отрабатывает упражнение «Заяц» и стартует с нашей точки привязи после нас. Мы стартовали. Минут через десять взмыл и голландец с тремя пассажирами на борту. Таким образом, бороздить воздушные просторы над Северным полюсом пошли два аэростата. Полет продолжался около часа. Пролетели примерно 20–25 километров. Во время полета пересекли три ледовые реки (трещины, начинающиеся у горизонта и уходящие за горизонт). Сами трещины в ширину достигали 100 метров. Мы видели бревно, лежавшее поверх льда, которое дрейфовало здесь, на верное, уже несколько десятилетий. Все прекрасное



быстро кончается. Во время полета наблюдали, как стартовал вертолет подбора. Надо выбрать участок льда для посадки метров 200 чистого снега. По нисходящей глиссаде за 1,5 км зашли на посадку, чтобы вертолет мог нас забрать. Касание снега. Протащило метров 50, оболочка мягко легла, воздух вышел под напором ветра в течение минуты. Выпили шампанского, стали ждать голландца. Он сел в 150 метрах от нас на той же льдине минут через 15. Прилетел вертолет подбора, у нас ушло часа два на погрузку двух комплектов тепловых аэростатов.

Еще раз оправдалось золотое правило для всех воздухоплавательных путешествий: ждать погоду столько, сколько надо. В этот раз мы ждали трое суток – и только на четвертые наступила шикарная воздухоплавательная погода. Самолет Ан-74 («Чебурашка») привез очередных путешественников – лыжников. Мы же собрались, погрузились и улетели в Хатангу. В этом году ледовая обстановка оказалась такой тяжелой, что все лыжники, которые должны были идти последние 100 км к полюсу, сделать это не могли, и путешествовали в районе ледового аэродрома Барнео.

Лично для меня эта экспедиция дала возможность еще раз показать силу духа, еще раз воспользоваться накопленным полярным летным опытом. Район Северного полюса ошибок не прощает.

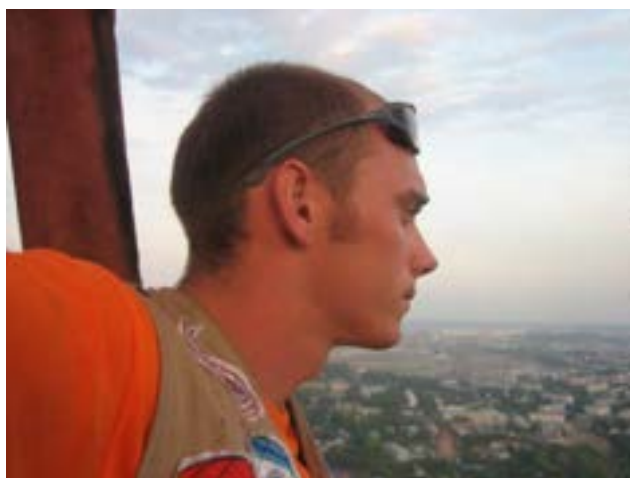


28 декабря 2001 года. Свидетельство пилота аэростатических летательных аппаратов выдано Маврину Александру Львовичу

На данный момент Александр Маврин занимался воздухоплаванием уже 11 лет и прошел огонь, воду и

медные трубы. В семье появился второй пилот, правильно сказать: «Пилот во втором поколении»!





30 марта 2003 года. Альпы Верхнего Прованса. Франция. Большой Вердонский каньон. Полет под мостом – 45 минут

30 марта в 5:45 утра с Игорем вдвоем поехали на мост «смотреть погоду», где договорились встретиться со съемочной группой. Едем. Тихо. Очень тихо. Дорога идет вверх-вниз, влево-вправо – постоянная комбинация поворотов. Холодно. Солнце высветило ближайшие вершины. Красота. Утро в горах. Каньон с высоты моста смотрится как черное всепожирающее чудовище, которое живет вечно, а глупые самонадеянные люди добровольно приносят ему в жертву или свои жизни, или сломанные кости.

Два слова о том, что такое каньон и что такое мост. Мост через каньон самый высокий в Европе – 160 метров. Правильнее сказать, что глубина каньона в этом месте составляет 160 метров, длина моста около 150 метров, при этом левый берег каньона отвесный на всю эту высоту.

Образное впечатление – стена, отполированная и блестящая на солнце, но утыканная большими «крючками и иголками» для ловли воздухоплателей.

Решение принято. Место старта – правый берег каньона около моста, на месте автомобильной парковки.

Все собрались. 20 минут бестолковых действий,

ибо кроме меня никто до этого на ограниченной площадке тепловой аэростат не наполнял, и вообще в наполнении все участвуют в первый раз. Аэростат готов к полету. Даю команду, и меня мягко подносят к краю каньона. Договорились, что если все сложится, то в первый раз подлечу к середине и сяду на мост.

10 минут полета, а вернее – плавания до моста. Подошел к мосту, перешёл через ограждения, и дружественные руки всех участников меня приняли.

Пока плыл до моста, то шестое чувство подсказало, что в глубине каньона уже должен быть небольшой холодный стоковый ветерок, который при значительном снижении в каньон протащит под мостом, если точно попасть в середину каньона, то все будет как в сказке.

Народ дружно перемещает тепловой аэростат в наполненном состоянии по мосту в исходную точку старта. Второй старт. Крадусь, крадусь, крадусь, затаив дыхание, вспоминая всех святых, думая только об одном...

Подкрался к краю правой стороны каньона, открыл парашютный клапан, чтобы как можно быстрее нырнуть в глубину и погасить инерцию от ветра, который вытащил на середину каньона, и избежать при-



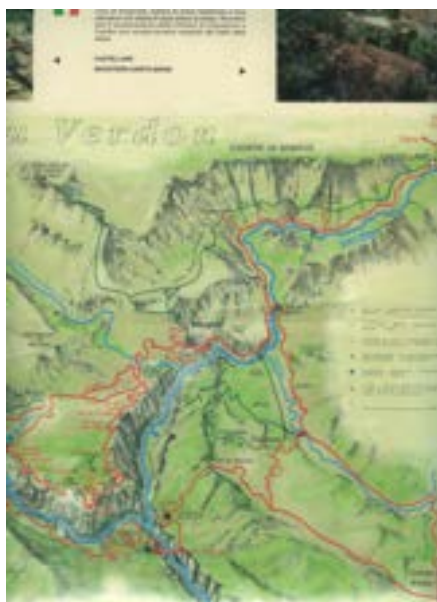
жима к левой стороне. Нырнул в черную бездну, оболочка закрыла обзор моста, который навис сверху. Пока все получается: есть слабый стоковый ветерок, получился поворот на 90° градусов. И это уже чудо. По восторженному крику съемочной группы и участников нашей экспедиции понимаю, что под мостом проплыл!!! Уже самому хочется прыгать от радости. Но вижу, что каньон делает небольшой правый поворот, понимаю – вот она неизбежная расплата за самоуверенность и зазнайство...

Оболочка мягко прижимается к левой стороне каньона на высоте метров 50 от дна каньона и обволакивает дубок. Сердце остановилось, дыхание замерло, слух обострился, только бы не этот ужасно страшный треск разрывающейся ткани. Проходит минута, а кажется, что вечность. Оболочка, как мячик, мягко отталкивается от дубка и левой стены и занимает се-

редину каньона. Надо очень осторожно подниматься вверх, ибо съемочная группа говорит, что очень низко или, правильнее сказать, глубоко занырнул во чрево каньона. Поднимаюсь. Луч солнца ласкает взор, оборачиваюсь на мост – красив.

Второе чудо свершилось – каньон милостиво отпускает, не взяв дани. Это черное чудовище как бы говорит: «Ты рассчитал все правильно, я сегодня милостив только к тебе». Прижимаюсь к дороге, которая серпантином вьется вдоль левой стороны каньона. Машина сопровождения стоит, дружественные руки ребят ставят корзину на середину дороги. Полет закончен. Под мостом проплыли. Лучшие слова сказал любимый водитель Игорь Панков: «Чкалов может отдыхать после твоего полета».

Р. С. Пусть кто-то другой встанет на мост, посмотрит вниз и для себя решит, а может он это повторить...



31 марта 2003 года. Альпы Верхнего Прованса, Франция, полет продолжительностью 1 час 35 минут в Большом Вердонском каньоне

Полет 31 марта в Большом Вердонском каньоне, тоже очень сложный.

Сложность заключалась в том, что в это утро в каньоне ветра практически не было, а сесть надо было на единственную дорогу шириной 4 метра, которая шла вдоль всего каньона. Ширина каньона иной раз достигала 600 метров, ветер постоянно менял направление...

Но все получилось, я сел на эту единственную дорогу, руки друзей помогли сложить оболочку на проезжую часть.

Оператор, он же ведущий телеканала «Русский экстрим», смонтировал фильм!





30 марта 2004 года. Чеget Приэльбрусье. Первый свободный полет в Баксанском ущелье, Кавардино-Балкарская республика

Историческая встреча с альпинистами из Санкт-Петербурга, которые поставили себе задачу совершить первый перелет через Эльбрус на мотопараплане. 5300 м – максимальная высота, зафиксированная приборами, которую они достигли. На этой высоте движок заглох. Максимальная скорость (скорость ветра плюс скорость летательного аппарата) была 108 км/ч. При помощи альпинистов на следующий день я совершил свой уникальный полет в Приэльбрусье по Баксанскому ущелью от ступеней гостиницы «Чеget» с посадкой на левом берегу реки Баксана около знаменитого перекрестка автодороги к гостинице «Чеget». В моей команде был Игорь Киселев. В корзине я был один. Огромное спасибо этим альпинистам, которые помогли все вытащить на асфальт!!!





1–6 апреля 2005 года. Озеро Байкал, первый полет над Байкалом с командой НТВ

Рано утром 5 апреля было минус 20 градусов Цельсия. Мы совершили полет вместе с пилотом из Сыктывкара Павлом Холодом. Солнце поднялось из-за горизонта, к обеду уже было плюс 15 градусов тепла. Это лучшее время года для совершения полетов над Байкалом.





1 октября 2005 года. Северный склон Эльбруса, поляна Эммануэля. Высота 2642 метра

Совместный проект семьи Мавриных (Льва Борисовича и Александра), Павла Холода и Николая Николаевича Рулева.

Совершая полеты над городами Кавказских Минеральных Вод, любуясь чистым голубым небом и видом Эльбруса на горизонте, я мечтал полетать как можно ближе, а лучше в предгорьях высочайшей горы Европы. Это стало возможно в конце сентября 2005 года.

После сложной организационной работы, кислородные спасатели отряда МЧС доставили команду смельчаков воздухоплателей в составе Мавриных Льва Борисовича и Александра, Павла Холода и Николая Николаевича Рулева на поляну Эммануэля (2642 м), в народе известную как «немецкий аэродром». В этом сказочном приключении приняли участие три пилота: Лев и Александр Маврины, Павел Холод. С погодой повезло. 30 сентября в 10 часов утра мы уже на

двух машинах по грунтовой дороге спустились вниз. У пастухов купили полбарана, напились айрана, установили две палатки. Проверили материальную часть и погрузили все в кузов ГАЗ-66. Все два полетных дня погода стояла до 11 часов, не было ветра, светило яркое солнце, а значит, можно было делать все, что хочется. Мы меняли оболочки (зеленую НТВ на ярко-оранжевую Extreme Force), висели на 100-метровом фале для организации панорамных фотосъемок, а после отцеплялись и совершали свободные полеты в пределах проезда автомашины сопровождения ГАЗ-66. Чудо совершилось! Около 11 часов появлялись первые тучки и ветер переменных направлений, к 13–14 часам начался дождь. К этому времени мы уже заканчивали свою работу, обошлось без потерь.

Все эти безумные полеты совершались с целью проработки вопроса перелета через Эльбрус и изучения района посадки.





2005 год. Создание региональной общественной организации «Федерация воздухоплавания Рязанской области»

Министерство физкультуры и спорта России официально узаконило наш вид спорта (Номер-код вида спорта:1550001411Я).

Лето 2005 года стало временем рождения РОО «Федерация воздухоплавания Рязанской области», ставшей региональным подразделением «Федерации воздухоплавания России».

4 февраля 2006 года. Полет аэростата «Желтый» на Всероссийском празднике «Лыжня России»

Впервые совершил полет продолжительностью 30 минут губернатор Рязанской области Г. И. Шпак.

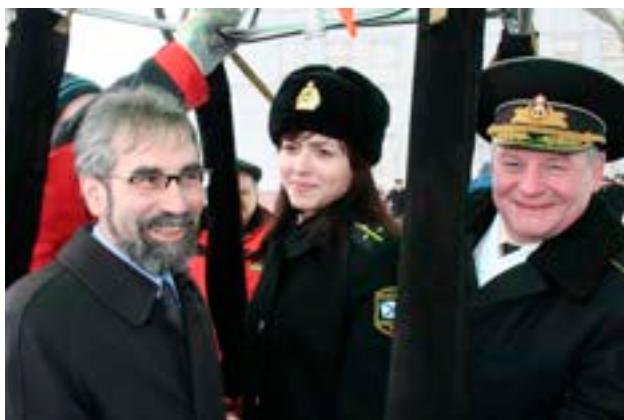
В феврале 2007 года мы уже на этом празднике отработали тремя аэростатами.





16 марта 2006 года. Северодвинск. Участие теплового аэростата специальной формы «Желтая подводная лодка» в праздновании столетия русского подводного флота

Совместная воздухоплавательная программа Льва Маврина с телеканалом «НТВ».



22–30 июля 2006 года. Презентация гербового аэростата «Рязань» во время чемпионата по парашютному спорту среди военнослужащих

К этому времени все континенты планеты Земля нами были освоены. Хрустальная мечта иметь гербовый аэростат Рязани и Рязанской области пока еще не сбылась. Помог его величество случай. В первом рязанском фестивале в мае 1990 года принимал участие полковник Виктор Федорович Аксенов, который был в то время начальником десантной подготовки рязанского десантного училища. Губернатором Рязанской области стал бывший главнокомандующий ВДВ Георгий Шпак. Интересы разных сторон совпали. Во время проведения чемпионата мира по парашютному спорту среди военнослужащих гербовый аэростат «Рязань» радовал взор всех гостей и жителей города. Мечта сбылась.



30 марта 2006 года. Полное солнечное затмение. Эльбрус

30 марта 2006 года семья Ермаковых (Андрей, Ольга и Владимир), Лев Борисович Маврин, Игорь Киселев с будущей супругой Ириной наблюдали на высоте 4100 м (Приют11) полное солнечное затмение, центр которого проходил через высочайшую гору Европы Эльбрус. Привязной полет теплового аэростата осуществлялся на Чегетской поляне.



26–30 июля 2007 года. Федерация воздухоплавания совместно с правительством Рязанской области возродила V Международный фестиваль воздухоплавания «Небо России»



Мы сумели повторить рекорд 1990 года по количеству участников, в этот раз у нас все было наоборот. Было 26 команд от Российской Федерации и только одна немецкая команда под руководством Марка Фридмана, при этом у нас летал тепловой дирижабль «Балтика» и три тепловых аэростата специальной формы, включая «Евросеть».

Спортивная часть фестиваля отсутствовала, поскольку к ней мы были не готовы.





2007 год. Начало совместной работы Международного фестиваля воздухоплавания «Небо России» с музеем дальней авиации, гарнизон Дягилево, Рязань



8–12 апреля 2008 года. Ереван, Армения I Международный фестиваль воздухоплавания «Цветное небо Армении»

Полеты на фоне горы Арарат.

Большое спасибо семье Латыповых за организацию этого изумительного фестиваля и правительству Республики Армения! Еще раз подтвердилось, что воздухоплавание – это семейный вид спорта и путешествий! В нашей команде были все Маврины – Лев и Наташа, ненаглядная невестка Мариночка!!! Мы летали на тепловом аэростате «Рязань». Это было очень знаковое для нас событие.





1 мая 2008 года. Рязань. «Небо против наркотиков»



1 июня 2008 года. Федерация воздухоплавания Рязанской области
пополнилась еще двумя пилотами – Евгением Рыбаковым
и Вадимом Черемушкиным



24–28 июля 2008 года. VI Международный фестиваль воздухоплавания «Небо России –2008»

Наш Фестиваль имеет 277-летнюю историю.

тов России, Европы и Мира.

Прекрасные места для стартов и посадок тепловых аэростатов и дирижаблей в черте и по периметру города, а также в пойме реки Оки, делают данный фестиваль самым безопасным и зрелищным. Условия региона позволяют осуществлять проведение воздухоплавательных соревнований на уровне чемпиона-

Впервые в России в одном месте – на фестивальной поляне около Орехового озера – планируются как вечерние старты тепловых аэростатов, так и большая концертная программа для жителей и гостей Рязани. Впервые проведены «Рязанские воздушные игры».



23–27 июля 2009 года. Первые спортивные соревнования в рамках VI фестиваля «Небо России»





1-й Открытый кубок Рязанской области по воздухоплаванию.

Надо думать и о большом воздухоплавательном спорте. 75% пилотов-воздухоплавателей приезжают только туда, где есть большой спорт или интересные полетные задания с большим призовым фондом.

Огромное спасибо руководству компании «Зеленый сад», что они выставили приз на 100 тысяч рублей. Спортивным директором был Лев Маврин. Главный судья – Юрий Митягин. Начало формирования Рязанских судей по воздухоплавательному спорту (спортивные наблюдатели) из числа студентов РГУ имени С. А. Есенина.





26 июля – 1 августа 2010 года, Рязань.
VIII Международный спортивный культурно-зрелищный фестиваль
воздухоплавания «Небо России – 2010»

Спортивные соревнования за Кубок России и Кубок Рязанской области. Фиеста в честь 20-летия воздухоплавания «Рязанские воздушные игры».

После успешного проведения фестиваля 2009 года Федерация воздухоплавания России поддержала рязанцев и доверила проведение в 2010 году второго по значимости после чемпионата России мероприятия. Кубок России по воздухоплавательному спорту пришел в Рязань в год 20-летия фестиваля. Надо помнить то знойное, жаркое лето. Мы успешно отлетали, и надо было такому случиться, что вечером в пятницу природный пожар накрыл Деулино, а мы в этот вечер совершали полет от Дубровичей в сторону Заокского,

и на 200 м скорость ветра была 60 км/ч. Мы в тот вечер никак не могли понять, почему «облака» так низко проносятся над Мещерой.



8 октября 2010 года. Рекорд России – 5 корзин

Все великие дела начинаются за кухонным столом.

6 октября 2010 года прогноз погоды показал, что утром 8 числа будет штиль и три градуса мороза. Творческая натура требовала сделать то, что в мире никто еще не делал. Так появилась идея полета теплового аэростата сразу с пятью корзинами. Казалось бы, ничего сложного в этом нет, нужно только правильно прикрепить корзины одна под другой. Мы выполнили эту работу с погрешностью ± 5 мм. Погода способствовала установлению рекорда России. Волшебник-оператор Женя Ларионов все это оставил для потомков.



27 апреля 2011 года. «А вы видели, как планета Земля акварелью талой воды рисует весенние картины?»

Совместный научный проект с Рязанским государственным университетом имени С. А. Есенина.

В научном проекте принимали участие ученые-географы и пилоты-воздухоплаватели; назвать его можно так – «История поймы реки Оки в период половодья».

Не отказывайте себе в возможности увидеть результат деятельности древней Оки, запечатлённый в пределах её поймы! Уникальная возможность увидеть знаменитые окские меандры с высоты птичьего полета для воздушных путешественников на тепло-

вом аэростате. Пойменные луга располагаются на мозаике ярких и разнообразных комплексов аллювиального рельефа. За этим непривычным термином скрываются пойменные местоположения, являющиеся ровесниками египетских пирамид. Ровные как стол поверхности покоятся на илах, возраст которых измеряется тысячелетиями, а гравистый рельеф позволяет увидеть миграцию главной реки Рязанской области во времена великой Российской империи. Увлекательное воздухоплавательное путешествие непременно подарит вам яркие впечатления на всю жизнь и откроет в прямом и переносном смысле новые горизонты для вас и вашей семьи.





3–7 августа 2011 года. Рязань. IX Международный спортивный культурно-зрелищный фестиваль «Небо России»

Популярностью у пилотов тепловых аэростатов является участие в выполнении и полетных заданий по программе «Рязанских воздушных игр: «Ведро воды на ведро кваса», «Денежный флаг», «Рязанская красавица», «Самые водоплавающие воздухоплаватели» и др. Все эти полетные задания позволяют пилотам показать свое летное мастерство, а публике наиболее полно насладиться воздухоплавательным шоу. Спортивная часть Фестиваля будет представлена III Открытым кубком Рязанской области по воздухоплаванию.

Все прогрессивное человечество планеты Земля отмечало 50-летие первого полета человека в космос. Полетное задание называлось «Юрий Гагарин».

Пилотам надо пролететь 107 минут на высоте 107 м, отметить виртуальную точку в воздушном пространстве планеты Земля. И посвятить ее тому или иному космонавту первого «Гагаринского» набора. В нашем мероприятии участвовал тепловой аэростат специальной формы «Восток» – копия космического спускаемого аппарата. Почетными гостями были Виктор Благов, один из руководителей ЦУПа; дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт Владимир Аксенов и сын легендарного конструктора космических аппаратов В. С. Сыромятников.

Фестиваль «Небо России» 2011 года начал культурно-исторический проект «7 чудес Рязанской области».



В год 50-тилетия Российской Космонавтики
ПЛАНЕТА ЗЕМЛЯ
ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО
ДИПЛОМ

Настоящий диплом подтверждает, что 06 августа 2011 г. во время проведения международного фестиваля воздухоплавания "Небо России" тепловой аэростат "Рязань" RA-0023G, пилотируемый пилотом Мавриным Львом Борисовичем при выполнении полетного задания "108 минут" на высоте 108 м зафиксировал точку в воздушном пространстве ПЛАНЕТЫ ЗЕМЛЯ над территорией Российской Федерации, а именно около старинного русского города Рязань с координатами 54°37'12 с.ш., 37°57'17 з.д. и присвоил ей имя **1 ГЕРМАН ТИТОВ**

НАСТОЯЩИЙ ВАУТ ПОДТВЕРЖДАЕМ
 Руководитель ЦРД
 Летчик-космонавт
 Вице-президент Федерации космонавтики России
 Пилот-инструктор аэростата "Экран"
 Директор международного фестиваля воздухоплавания "Небо России 2011"

Виктор Близов
 Александр Александров
 Дмитрий Тихонов
 Степанов Федор
 Лев Маврин





10 марта 2012 года. Установление национального и мирового рекорда для радиоуправляемых моделей тепловых аэростатов (класса F7A) на дальность (2300 м), продолжительность (00 ч 08 мин 36 сек) и высоту полета. Пилотом являлся Лев Борисович Маврин



Международная федерация аэроклубов
ФЕДЕРАЦИЯ АЭРОКЛУБОВ РОССИИ
и ее Международная ассоциация полетов
Federation of Aeroclubs of Russia, F.A.A. Member
Russia, 125040, Moscow, Brestskaya street, 10, 10-01
Phone: 8(495) 640-00-00, 8(495) 640-00-01
E-mail: info@fai.ru, secretariat@fai.ru

стр. 36

ПРОТОКОЛ № 70
ЗАСЕДАНИЯ АСК ФАК РОССИИ 10 марта 2012 г.

Присутствовали: Кисель С.А., Ветров Ю.Е., Гусев Е.П., Турный В.Е., Антонов В.А.

Выводы:

1. Утвердить рекордный полет, установленный 10 марта 2012 года на авиационном спорту (класс F-7A - модель тепловых аэростатов) спортсменом МАВРИНЫМ Львом Борисовичем на время полетной модели (дальность и продолжительность), в качестве Рекорда России.
2. Стратегия - Протокол АСК, который устанавливает правила полетов с авиационными моделями (в том числе на радиоуправлении) и авиационными спорту, установленный 10 марта 2012 года при выполнении рекордной полетной модели авиационного спорту в соответствии с правилами полетной модели в АСК ФАК России (класс F-7A - время и дальность полета радиоуправляемой модели тепловых аэростатов).
3. В результате изучения и обсуждения представленных материалов Ассоциацией рекордных полетов ФАК России

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

1. Утвердить в качестве рекорда Российской Федерации на авиационном спорту (класс F-7A, модель тепловых аэростатов) дальность полета, который установлен 10 марта 2012 года спортсменом МАВРИНЫМ Львом Борисовичем в результате 2300 метров.
2. Утвердить в качестве рекорда Российской Федерации на авиационном спорту (класс F-7A, модель тепловых аэростатов) продолжительность полета, который установлен 10 марта 2012 года спортсменом МАВРИНЫМ Львом Борисовичем в результате 00ч 08 мин 36 сек.
3. Написать протокол Ассоциации ФАК России.

Присутствие АСК ФАК России: Кисель С.А.
Члены АСК ФАК России: Ветров Ю.Е.,
Турный В.Е.,
Гусев Е.П.,
Антонов В.А.



31 мая 2012 года. Свидетельство пилота получили Андрей и Владимир Ермаковы

Первый внук, Владимир Ермаков, начал летать с дядей и дедом лет с пяти. И вот 31 мая 2012 года он получил свидетельство пилота теплового аэростата. В дружной семье Мавриных-Ермаковых появился пилот в третьем поколении, а российское воздухоплавательное содружество пополнилось самым юным пилотом в России, которому на тот момент исполнилось 16 лет 11 месяцев 6 дней. Его отец, Андрей Михайлович Ермаков, тоже стал пилотом.





31 июля – 5 августа 2012 года. X Международный спортивный культурно-зрелищный фестиваль «Небо России –2012»

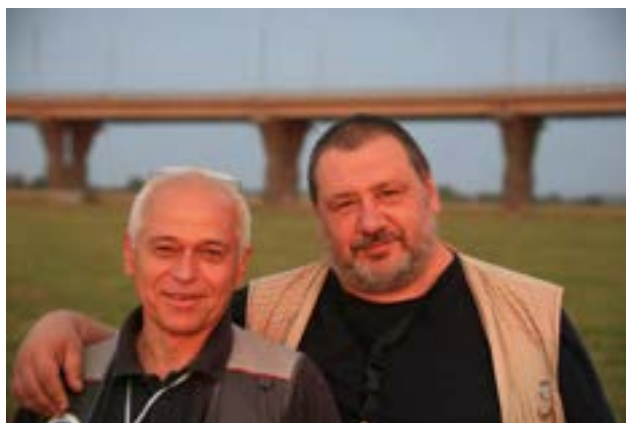
Впервые в Рязани проводится чемпионат России среди женщин и чемпионат ЦФО. Был заявлен чемпионат России среди молодежи. Участвовали в чемпионате всего два пилота Владимир Ермаков и Игорь Вертипрахов. Из-за малого количества участников чемпионат среди молодежи не состоялся.

Прошли первые соревнования со спортивными наблюдателями. Спортивным директором впервые был Сергей Латыпов.

Самый интересный и возрастной (91 год, 12 июня 1921 г. р.) участник фестиваля Владимир Петрович Панов, уроженец города Великие Луки, доктор технических наук, заслуженный деятель науки и техники РФ, который в 1937 году, будучи выпускником школы № 1 г. Великие Луки, создал макет теплового аэростата по методике братьев Монгольфьер. Бумажная оболочка, горелка – яма в земле, где тлели угли. И спустя 75 лет его детская мечта сбылась.

Льву Борисовичу Маврину исполнилось 60 лет.

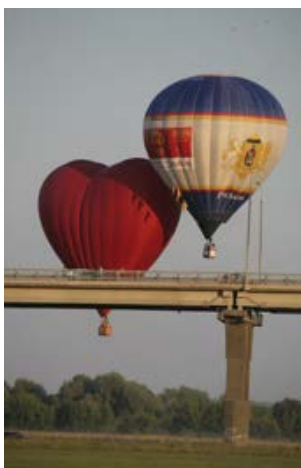




21 ноября 2012 года. Супруга Александра Маврина, Марина Маврина (девичья фамилия Лихота), получает свидетельство пилота теплового аэростата

С этого момента мы стали семьей с самым большим количеством пилотов тепловых аэростатов (5 человек) на территории Российской Федерации. Все, кто попадают в круг влияния семьи Мавриных, становятся или матерями горнолыжниками, или воздухоплавателями. Марина Маврина подтвердила это правило, получив свидетельство пилота.





Владимир Ермаков в 2013 году получает звание КМС

Впервые самый молодой пилот России выигрывает в соревнованиях Кубок Рязанской области по воздухоплавательному спорту. Владимиру Ермакову из

Рязани присваивается звание КМС по воздухоплавательному спорту.





15 октября 2013 года. Эстафета олимпийского огня в Рязани

Александр Маврину, как сотруднику олимпийского объекта «Роза Хутор» по горнолыжным видам спорта, доверили участие в эстафете олимпийского огня в родном городе.

На это историческое событие пришли посмотреть все члены семьи, которые гордились своим сыном, братом и дядей.



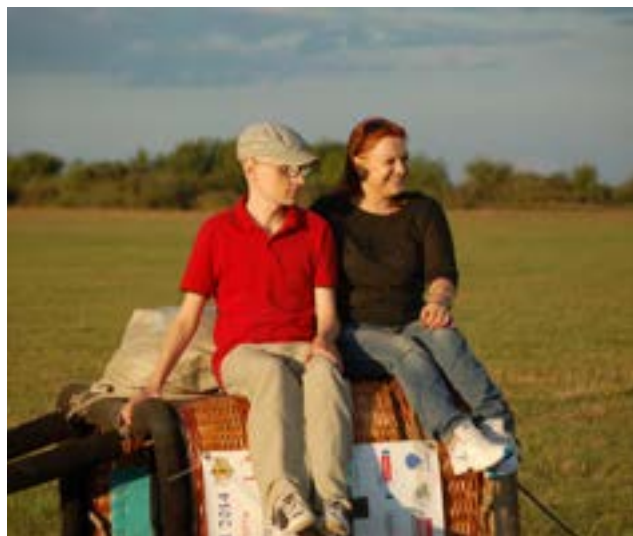


2 марта 2014 года. Зажжение паралимпийского огня от горелки теплового аэростата «Рязань». Эстафета паралимпийского огня на территории Рязанской области, г. Басово



Федерация воздухоплавательного спорта Рязанской области организовала полет для двоих человек с ограниченными возможностями

На фестивале «Небо России – 2014». В воскресенье вечером при идеальных погодных условиях отправились в полет рязанская параспортсменка Наталья Семенова и юный пианист, инвалид по зрению Антон Белоусов.



11–17 августа 2014 года. XII фестиваль воздухоплавания «Небо России»

В рамках фестиваля проходили:

X Кубок России по воздухоплавательному спорту (мужчины);

IV чемпионат России по воздухоплавательному спорту (женщины);

V Кубок Рязанской области по воздухоплавательному спорту.

В соревнованиях участвовали 27 пилотов из следующих городов: Рязань, Москва и МО, Великие Луки, Пермь и Кунгур, Тула, Воронеж, Сыктывкар.

Также в ноябре этого года прошла перерегистрация и получила новое название – Рязанская региональная общественная организация «Федерация воздухоплавательного спорта Рязанской области».





7–23 февраля 2014 года. Олимпийские зимние игры – международное спортивное мероприятие, проходившее в российском городе Сочи

Игры в Сочи являются двадцать вторыми (XXII) зимними по счету. Символично, что двадцать вторыми были летние Игры 1980 года в Москве. По сравнению с Играми 2010 года в Ванкувере количество соревнований в различных дисциплинах увеличено на 12. В общей сложности было разыграно 98 комплектов медалей.

С 7 по 16 марта 2014 года на тех же аренах, которые были использованы для зимних Олимпийских игр 2014 года, проводились зимние Паралимпийские игры – 2014. Александр Маврин с коллегами отвечал за лавинную безопасность горнолыжного олимпийского объекта «Роза Хутор».





17–19 августа 2014 года. Первый российский аэромодельный фестиваль со спортивными элементами «Небо России»

В Фестивале участвовали спортсмены из Белгорода, Московской области и Рязани.

Большое спасибо семье Василия Дмитриевича Демочкина за помощь в организации аэромодельного фестиваля.



Юбилейный буклет в честь 25-летия фестиваля «Небо России»



Этим буклетом мы подводили итог крайне интересным, загадочным и необычным воздухоплавательным путешествиям над планетой Земля.



11-12 мая 2015 года. Фестиваль-вспоминание в честь 25-летия первого фестиваля «Небо России» в 1990 году

Нам было очень приятно, что на наше предложение собраться спустя 25 лет первой команде воздухоплавателей от Советского Союза и организаторов мероприятия исторического фестиваля «Небо России – 1990» откликнулись все. Лев Маврин, Миха-

ил Малахов, Валерий Лобанов, Алексей Козлов, Юрий Таран (Вероника Таран), Валерий Латыпов, Александр Ламунин (Алексей Ламунин), Александр Таланов (Маша Опарина).





31 июля – 2 августа 2015 года. XIII Международный спортивный культурно-зрелищный фестиваль воздухоплавания «Небо России»

VII Открытый Кубок Рязанской области по воздухоплавательному спорту.

В рамках Кубка проводились уникальные культурно-зрелищные Рязанские воздушные игры, по итогам которых участники получили живые призы: Лев Мав-

рин – петуха, Владимир Ермаков – белого пушистого кролика. Были придуманы новые номинации: «Тяни-толкай», «Венок невесты» и т.д. Все пилоты насладились необыкновенными красивыми полетными заданиями, а спортивные судьи по воздухоплавательному спорту – непосредственным участием в них!





14–21 августа 2016 года. XIV Международный спортивный культурно-зрелищный фестиваль воздухоплавания «Небо России – 2016»

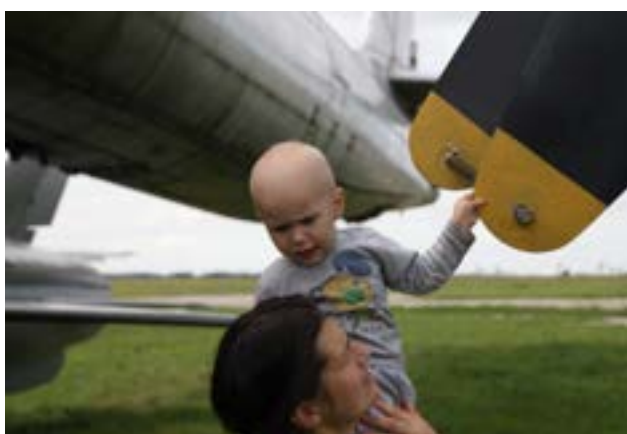
В рамках мероприятия прошли:

11-й Кубок России по воздухоплавательному спорту;

8-й Кубок Рязанской области по воздухоплавательному спорту.

В качестве главного приза Кубка России Сергеем Латыповым был изготовлен специальный деревянный кубок в форме аэростата, а по итогам Кубка приз остался у своего создателя.





08–15 августа 2017 года. XV Международный спортивный культурно-зрелищный фестиваль воздухоплавания «Небо России – 2017»

В 2017 году Рязань в рамках XV фестиваля «Небо России» впервые приняла 23-й чемпионат России. В спортивной программе фестиваля приняли участие 27 команд из 11 регионов Российской Федерации. Главным судьей соревнований стал Игорь Старков из Пермского края, а заместителем спортивного директора – Александр Маврин. Церемония открытия впервые прошла в Рязанском кремле. Церемонию открывал губернатор Николай Любимов и депутат Государственной Думы Николай Валуев. Всего спортсмены совершили шесть спортивных полетов, и новым чемпионом России стал Иван Меняйло из Красногорска, серебро и бронзу разделили Сергей Латыпов и Дмитрий Жохов.

В рамках фестиваля на территории нашего города, при поддержке компании «Зеленый сад» прошли «Рязанские воздушные игры» и «Кей-граб».

Завершился фестиваль необычным по форме, самым красочным и незабываемым ночным свечением аэростатов на летном поле под современную и классическую музыку при участии тысячи горожан. Но выявился один недостаток – нельзя привлекать белые оболочки, они дают засветку, данный элемент надо отрабатывать на лампочках, и несколько больше должно быть расстояние между тепловыми аэростатами.

В рамках фестиваля прошел II Международный аэромодельный фестиваль. Почетным гостем аэромодельного фестиваля стал René Metz – президент объединения Modellballone Luxemburg asbl из Люксембурга – мировой производитель радиоуправляемых моделей тепловых аэростатов.





Июль 2017 года. Награждение знаком губернатора Рязанской области «В память 80-летия Рязанской области»

Директор РРОО «ФВСРО» Лев Борисович Маврин в ноябре 2014 года награжден губернатором Олегом Ивановичем Ковалевым знаком Рязанской области «За усердие» за добросовестный труд, высокий профессионализм в спортивной работе, а в декабре 2016

года награжден Почетной грамотой Губернатора Рязанской области за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу. В июле 2017 года – награжден знаком губернатора Рязанской области «В память 80-летия Рязанской области».

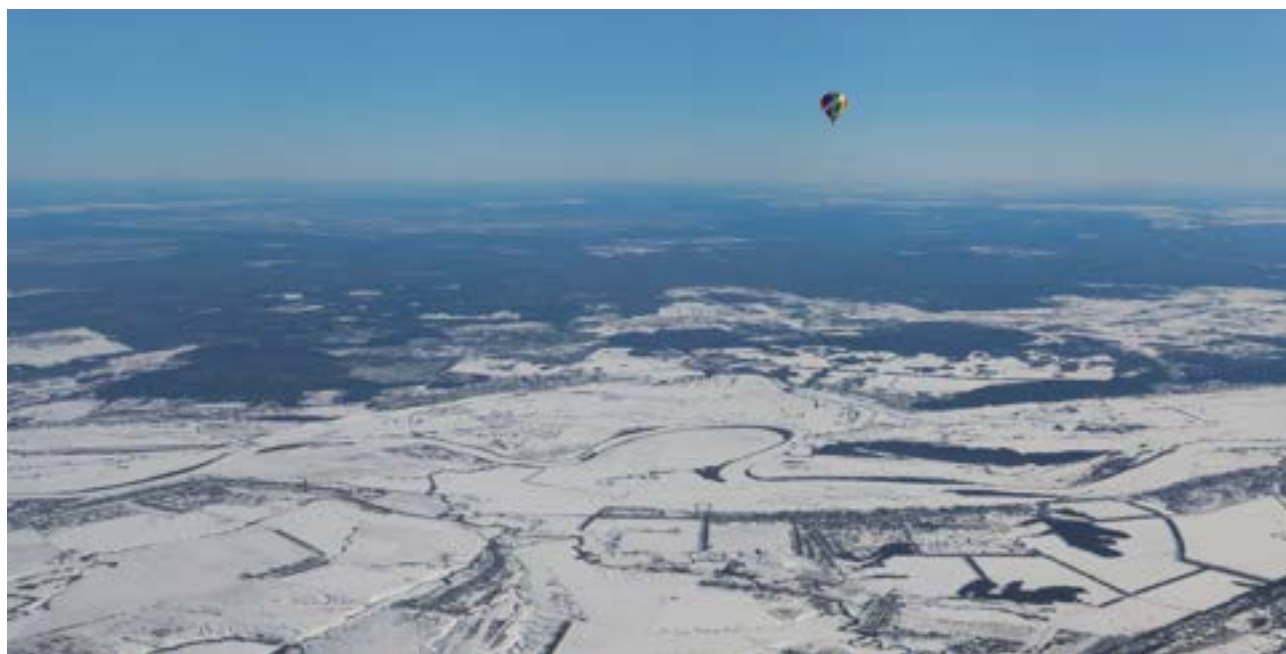


Март – апрель 2018 года. Тренировочный высотный полет

11 марта 2018 года в окрестностях Рязани воздухоплаватели провели тренировочный высотный полет. В рамках подготовки к перелету на тепловых аэростатах через Эльбрус пилоты Александр Бутко, Сергей Латыпов, Александр Маврин и Дмитрий Жохов поднялись на высоту более 5700 метров. Учитывая все погрешности приборов, было принято решение официально зарегистрировать точку 5714 метров, хотя на фотографиях есть показания альтиметра и 5750 метров. Параллельно в рамках этого тренировочного полета была задана новая планка для Рязанской области – выше в нашем регионе в корзине воздушного шара никогда никто не поднимался. Полет длился три

часа, за это время воздухоплаватели преодолели порядка 55 километров.

24 апреля в рамках подготовки к перелету через Эльбрус в Рязанской области состоялся тренировочный высотный полет. Три тепловых аэростата: «Цветной» (пилоты Александр Бутко, Александр Маврин), «АэроНАТЦ» (Сергей Латыпов, Александр Галкин), «Три короля» (Стас Алексин, Андрей Галинский) поднялись на высоту 7300 метров! В корзинах ребята находились в кислородных масках. Стартовав от деревни Бортное Рыбновского района, аэростаты преодолели 130 километров и сели севернее райцентра Ухолово.





2 августа 2018 года. Полет со 100-метровой лентой

Рязанские воздухоплаватели и десантники отметили День ВДВ совместным грандиозным полетом. Утром 2 августа 2018 года в небо над городом поднялись аэростаты «Рязань» и «Рязань-спорт» для парного несения гигантской георгиевской ленты.

Длина ленты – 100 метров – была выбрана не случайно. В ноябре этого года знаменитое на весь мир Рязанское гвардейское десантное училище отметит свое 100-летие! Специальный флаг, сшитый к 100-летию учи-

лища, украшал георгиевскую ленту. Аэростаты пилотировали Лев Борисович и Александр Маврины.

Для фото и видеосъемки уникального полета был также задействован третий аэростат – «Зеленый сад», пилотировал его Дмитрий Жохов. Он снял уникальный видеосюжет момента отцепки 100-метровой георгиевской ленты и полет этого уникального летательного аппарата высотой в 124 метра. В мире это никто не делал и не повторит!!!





07–12 августа 2018 года. XVI международный спортивный культурно-зрелищный фестиваль воздухоплавания «Небо России – 2018»

В рамках 16-го Международного спортивного культурно-зрелищного фестиваля воздухоплавания «Небо России – 2018» прошел Чемпионат Центрального Федерального округа. Две верхние строчки пьедестала заняли спортсмены из Тулы – Снетков Олег и Андрей Кульков, бронза – за Сергеем Латыповым.

Для Сборной России данный турнир стал отличной тренировочной площадкой перед чемпионатами мира в Австрии и чемпионатом мира среди молодых пилотов в Польше.

Впервые церемония закрытия фестиваля и ночное свечение были проведены на территории монастырского сада Рязанского кремля.







Обсуждение возможности проведения чемпионата Европы по воздухоплавательному спорту в Рязани в 2025 году

В 2018 году началось обсуждение большого воздухоплавательного проекта по проведению чемпионата Европы или мира по воздухоплавательному спорту в Рязани в период 2022–2025 годов.

Программа ежегодного проведения в Рязани Международного спортивного культурно-зрелищного фестиваля воздухоплавания «Небо России» в течение 2022–2025 годов будет состоять из:

1. 7–12 августа 2022 года: 20-й фестиваль воздухоплавания «Небо России – 2022», в рамках которого пройдут чемпионат Центрального Федерального округа по воздухоплавательному спорту и 10-й Кубок Рязанской области по воздухоплавательному спорту (20 команд). Сумма финансирования на проведение – 1 854 000 рублей.

2. 12–18 августа 2023 года: 21-й фестиваль воздухоплавания «Небо России – 2023», в рамках которого пройдут 14-й Кубок России по воздухоплавательному

спорту и 11-й Кубок Рязанской области по воздухоплавательному спорту (45 команд). Сумма финансирования на проведение – 2 959 000 рублей.

3. 10–16 августа 2024 года: 22-й фестиваль воздухоплавания «Небо России – 2024», в рамках которого пройдут 26-й чемпионат России, предчемпионат Европы, а также 12-й Кубок Рязанской области по воздухоплавательному спорту (65 команд). Сумма финансирования на проведение – 8 578 000 рублей.

4. 16–22 августа 2025 года: 23-й фестиваль воздухоплавания «Небо России – 2025», в рамках которого пройдут 22-й чемпионат Европы и 13-й Кубок Рязанской области по воздухоплавательному спорту (до 100 команд). Сумма финансирования на проведение – 10 990 000 рублей.

Каждый пункт программы (каждое мероприятие) предполагает уникальные подготовительные работы в течение соответствующего года.





12 августа 2018 года. Три рекорда России (тепловые аэростаты)

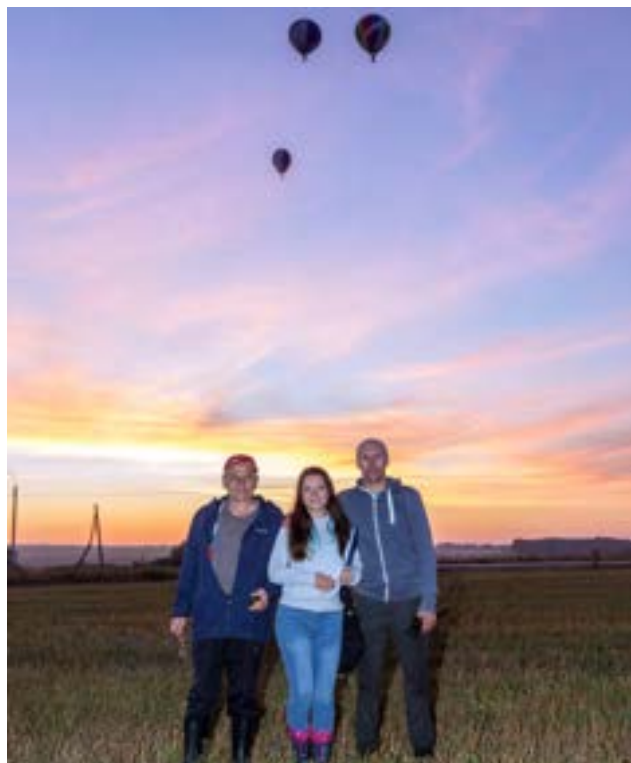
12 августа 2018 года в рамках заключительного дня фестиваля воздухоплавания «Небо России» пилоты трех тепловых аэростатов поднялись на предельные высоты. Рекорд фиксировали спортивные комиссары Дамир Менгазетдинов, Иван Сундуков, Ксения Маркушева.

Аэростат класса АХ 7 (объем оболочки 2000 м³) пилотировал ростовчанин Александр Галкин. Ему покорилась высота 7973 метра.

Аэростат класса АХ 8 (объем оболочки 2950 м³) пилотировал москвич Сергей Латыпов. Ему покорилась высота 8740 метров.

И наконец, аэростат класса АХ 9 (объем оболочки 3950 м³) пилотировали рязанец Александр Маврин и москвич Александр Бутко. Они поднялись до высоты 8886 метров.

В ноябре 2018 года Федерацией авиационного спорта России рекорды были официально утверждены!





18–26 августа 2018 года. Выступление сборной России на чемпионате мира по воздухоплавательному спорту

В конце августа 2018 года в Австрии проходил 23-й чемпионат мира по воздухоплавательному спорту. Сборная России впервые в истории завоевала золото(!) главного турнира. Россияне всего на одну десятую обошли коллектив из Бельгии, третье место – у австралийских воздухоплавателей.

Кроме того, на счету лидера сборной Сергея Латыпова бронза в индивидуальном зачете. Замкнул десятку сильнейших спортсменов мира еще один россия-

нин – Иван Меняйло. Неплохо выступили и остальные представители сборной. На счету Евгения Чубарова 33-е место, у Андрея Кулькова 47-е место. Всего в турнире приняли участие 105 спортсменов из 28 стран мира.

В качестве штурмана в команде Сергея Латыпова в чемпионате принял участие рязанец Александр Маврин. Метеорологом сборной долгое время работает рязанец Александр Буранцев.





11–16 сентября 2018 года. 4-й чемпионат мира по воздухоплавательному спорту среди молодежи

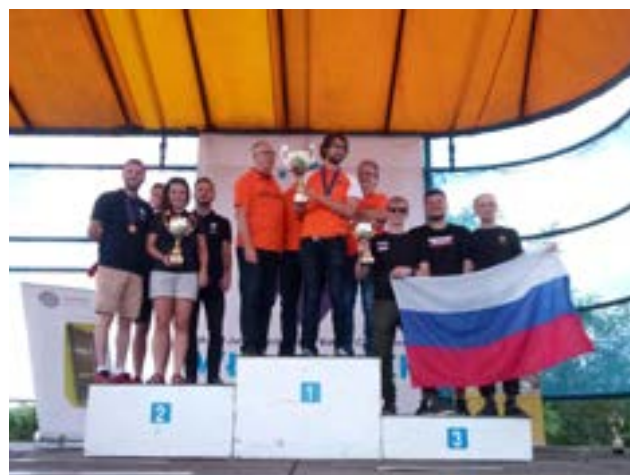
В четвертый раз молодежная (пилоты не старше 30 лет) сборная России по воздухоплавательному спорту отправилась на чемпионат Мира. В сентябре польский город Влоцлавек гостеприимно принял лучших молодых пилотов из 17 стран. Для участия в соревнованиях зарегистрировались 49 пилотов.

Сборную России на чемпионате представляли три экипажа: Дмитрий Жохов из Тулы, Илья Вертипрахов и Николай Вальнев из Кунгура, под четким руководством Чубарова Евгения, главного тренера нашей мо-

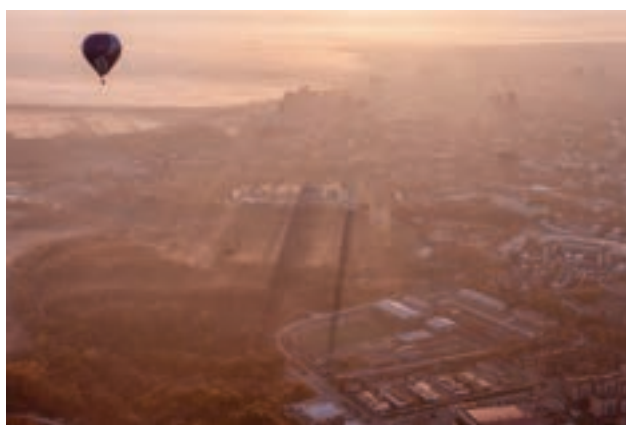
лодежной сборной.

Сборная России достойно выступила на чемпионате. Дмитрий Жохов и Илья Вертипрахов вошли в десятку сильнейших, заняв 7-е и 10-е места соответственно. Дебютант чемпионата мира Николай Вальнев занял 24-ю позицию в итоговом протоколе.

Но самым важным и значимым результатом стало 3-е место молодежной сборной России в национальном командном рейтинге чемпионата.



Октябрь 2018 года, красота родного Рязанского края –
«ЗОЛОТАЯ ЁСЕНИНСКАЯ РУСЬ»



12–18 августа 2019 года. XVII Международный спортивный культурно-зрелищный фестиваль воздухоплавания «Небо России»

Лето 2019 года выдалось на редкость капризным. Природа приготовила для организаторов свои испытания. За несколько дней до старта фестиваля, открывшая долгосрочные прогнозы погоды, нас охватывало волнение – обещали дожди, сильный ветер и низкую облачность, а это, как известно, не лучшие друзья воздухоплателей. Но это не помешало более чем 20 аэростатам подняться в небо над Рязанью на открытие фестиваля с территории Рязанского кремля с южным ветром, уникальным для местной розы ветров.

В рамках фестиваля «Небо России – 2019» в этом году проходил 14-й Кубок России, важное рейтинговое мероприятие в воздухоплавательном спорте. В Рязань в полном составе приехала Сборная России в статусе действующих чемпионов мира с целью подготовиться к будущему чемпионату Европы в Испании. А спортивным директором впервые в Рязани стал Евгений Чубаров – действующий пилот и чемпион мира, судья всероссийской категории.

Несмотря на сложнейшие погодные условия, пилотам удалось совершить два тренировочных и три спортивных полета (два утренних и один вечерний) и выполнить десять спортивных заданий. После этого небесная канцелярия закрыла свои владения для спортсменов. Но организаторы не отчаивались, и благодаря отмененным стартам у участников воздухоплавательного фестиваля появилась возможность организованно посетить Музей истории ВДВ и Музей военной автомобильной техники, познакомиться бли-

же с важнейшей частью рязанской истории.

Победителем 14-го Кубка России по воздухоплавательному спорту, который все-таки состоялся в рамках фестиваля «Небо России», стал туляк Дмитрий Жохов. Второе место – на счету Ильи Вертипрахова (г. Кунгур, Пермский край), третье – у Ивана Меняйло (г. Красногорск, Московская область). Вся тройка призеров проявила свое мастерство в сложнейших условиях и доказала свое заслуженное нахождение в составе сборной России.

Это был самый трудный фестиваль за все время его проведения. Дожди лили свои слезы, налетал ветер, опускался туман, самолеты бомбили полигон в Дубровичах в рамках «Авиадартса-2019». Завершил фестиваль красивый вечерний полет над городом. Он стал хорошим окончанием непростой и увлекательной спортивной недели. Маленькое историческое событие этого фестиваля – впервые в фестивале приняла участие Валерия Александровна Маврина!!!

В 2020 году фестиваль «Небо России» отметит 30-летний юбилей. Подготовка к празднованию важной даты в истории российского воздухоплавания начинается уже сейчас, и остается надеяться, что природа будет благосклонна к нам.

До встречи на фестивале «Небо России» в 2020 году!

P.S. Планировали собрать на фестивале более 60 команд воздухоплателей со всего мира, но «мировая» болезнь и закрытие границ сделали свое дело...





Ноябрь 2019 года. Рязань. Монография «Ока: прошлое, настоящее, будущее»



В 2019 году была опубликована монография «Ока: прошлое, настоящее, будущее», которая стала результатом десятилетнего сотрудничества географов, воздухоплавателей и историков. Ока, известная многим как место отдыха, а то и лишь как препятствие, преодолеваемое с помощью мостов и паромов, тысячи лет текла по Рязанской земле. Положение ее при этом не оставалось неизменным, русло смещалось и спрямлялось, подмывая пойменные берега и намывая песчаные пляжи, щедро формируя старичные озера. Данная книга – первый сборник фотографий, сделанных учеными и воздухоплавателями с высоты птичьего полета, где аэрофотосъемка – неотъемлемый метод анализа структуры и эволюции пойменных ландшафтов.

По мнению ученых, памятью обладают и ландшафты, причем наиболее долговременная часть «воспоминаний» о давно минувших событиях запечатлена в

рельефе местности. В период с 2009 по 2019 годы из корзины теплового аэростата были зафиксированы участки поймы Оки на территории от села Пощупова до села Казарь. Участие в полетах и съемке принимал широкий круг фотографов-наблюдателей (И. Шелапутин, Н. Рябцев, В. Ермаков, О. Буцкий, Е. Абрамова, С. Латыпов, Е. Баранцев) и пилотов-исследователей (Л. Маврин, А. Бутко, В. Ермаков, А. Маврин, Е. Рыбаков, А. Ермаков, С. Латыпов, А. Галкин). Сегодня с применением метода аэрофотосъемки можно полностью увидеть объект своих исследований во всей его полноте и одновременно – во всех деталях. Увидеть ошеломительное изменение Оки в период весенних половодий, красоту излучин-меандров среди изумрудной зелени заливных лугов и понять, что река, словно живой организм, чутко реагирует даже на незначительное изменение климата.



Октябрь 2019 года. Альбукерке, Нью-мексика, США

В октябре 2019 года Александр Маврин, Александр и Люся Бутко, Наталья и Станислав Чеботаревы приняли участие в самом крупном международном фестивале воздухоплавания в Альбукерке, штат Нью-Мексика, США. Хотелось бы подобный фестиваль проводить на Рязанской земле, где для этого есть все условия.

Исторически так сложилось, что пилот-воздухоплаватель во втором поколении семьи Мавриных, Александр, попал на этот фестиваль спустя 26 лет после отца – Льва Маврина!





8–9 мая 2020 года. Празднование 75-летия Великой Победы, Волгоград

В честь празднования 75-летия Великой Победы в городе-герое Волгоград (Сталинград в годы Великой отечественной войны) состоялась акция с участием трех тепловых аэростатов: «АэроНатЦ», «Коловрат» и «Победа!». Горожане – сталинградцы-волгоградцы смогли наблюдать необычное зрелище несколько дней. Тепловые аэростаты проплывали величественно над городом с огромными плакатами – «Сталин», «Жуков» и знаменитым плакатом – «Родина-мать зовет!». Траектория полетов проходила над городом от панорамы и знаменитого дома Павлова к Мамаеву кургану и скульптуре «Родина-мать зовет!». Аэростаты поднимались до высоты 1000 метров, так чтобы символы Победы могли видеть максимальное количество жителей города. При сравнительно небольшом ветре полеты над городом длились до 2 часов.

В акции приняли участие пилоты: Сергей и Михаил Латыповы (Москва), Михаил Летуновский (Москва), Александр Маврин (Рязань), Александр Галкин (Ростов-на-Дону) и Павел Мишин (Санкт-Петербург).



11 мая 2020 года - Фестивалю «Небо России» исполнилось 30 лет

Утром 11 мая 2020 года состоялся исторический памятный полет в честь 30-летия Международного фестиваля-соревнования воздушных шаров «Небо России» (11–13 мая 1990 года) и в честь памяти любимой супруги – Натальи Николаевны Мавриной.





XVII Международный фестиваль воздухоплавания «Небо России – 2020»

13-16 августа 2020 года был успешно проведен воздухоплавательный фестиваль «Небо России – 2020». Фестиваль посвящен 30-летию Международного фестиваля-соревнования воздушных шаров «Небо России», который впервые прошел в Рязани 11–13 мая 1990 года. В воздух поднялись три участника первого фестиваля – Лев Маврин, Алексей Козлов, Валерий Латыпов. На фестивале пилоты совершили четыре полета, из них два спортивных. Был выполнен необходимый минимум для спортивных мероприятий любого уровня, включая чемпионат мира. Спортивным летающим директором был Александр Маврин. Абсолютным чемпионом стал Лев Маврин. Фестиваль вызвал особенный восторг у зрителей. Очень приятно

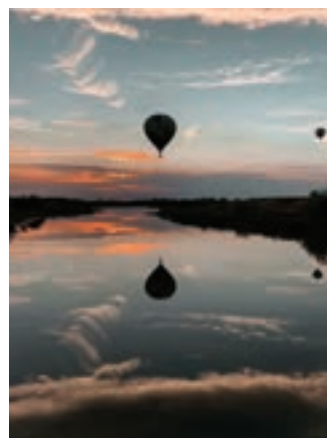
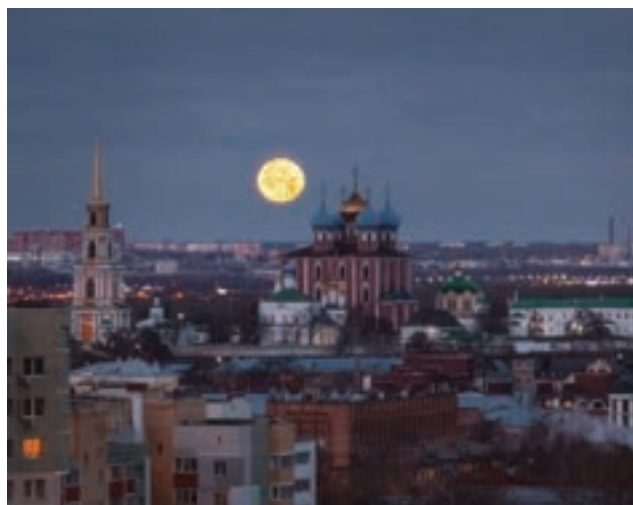
и удивительно было наблюдать за самой возрастной участницей фестиваля Раисой Рыбаковой, которая, перешагнув свой 90-летний возраст, совершила свой первый полет. За четыре полетных дня фестиваль смогли наблюдать несколько десятков тысяч человек. А преданные фанаты воздухоплавания проезжали за командами в район старта, чтобы полюбоваться массовым стартом тепловых аэростатов. Появилась новая воздухоплавательная программа «Солнечный круг». Передать утреннюю божественную красоту тысячелетней истории поймы реки Оки не может ни одна фотография, и не найдется слов восхищения для описания этого чуда света!











Начиная с 2012 года, мы проводим новогодний проект «Воздухоплавательные Деда Морозы». Встречи Дедов Морозов состоялись в 2012, 2013, 2014 и 2020 годах

Идея проводить программу «воздухоплавательный Дед Мороз» зародилась 18 ноября 2006 года, когда вместе Александр Маврин с семьей Латыповых ездили в Великий Устюг по приглашению администрации Вологодской области, чтобы ообсудить проект создания тепловых аэростатов специальной формы в виде деда мороза, снегурочки и снеговика высотой оболочки 40 метров. Так этот проект и остался на бумаге. Где деньги взять?

В канун Нового 2012 года собрались со всей планеты четыре Деда Мороза – Дед Мороз Севера, Юга, Запада и Востока – и порешили при соответствующих погодных условиях (настоящая новогодняя погода) совершать воздухоплавательную прогулку в окрестностях города Рязани.

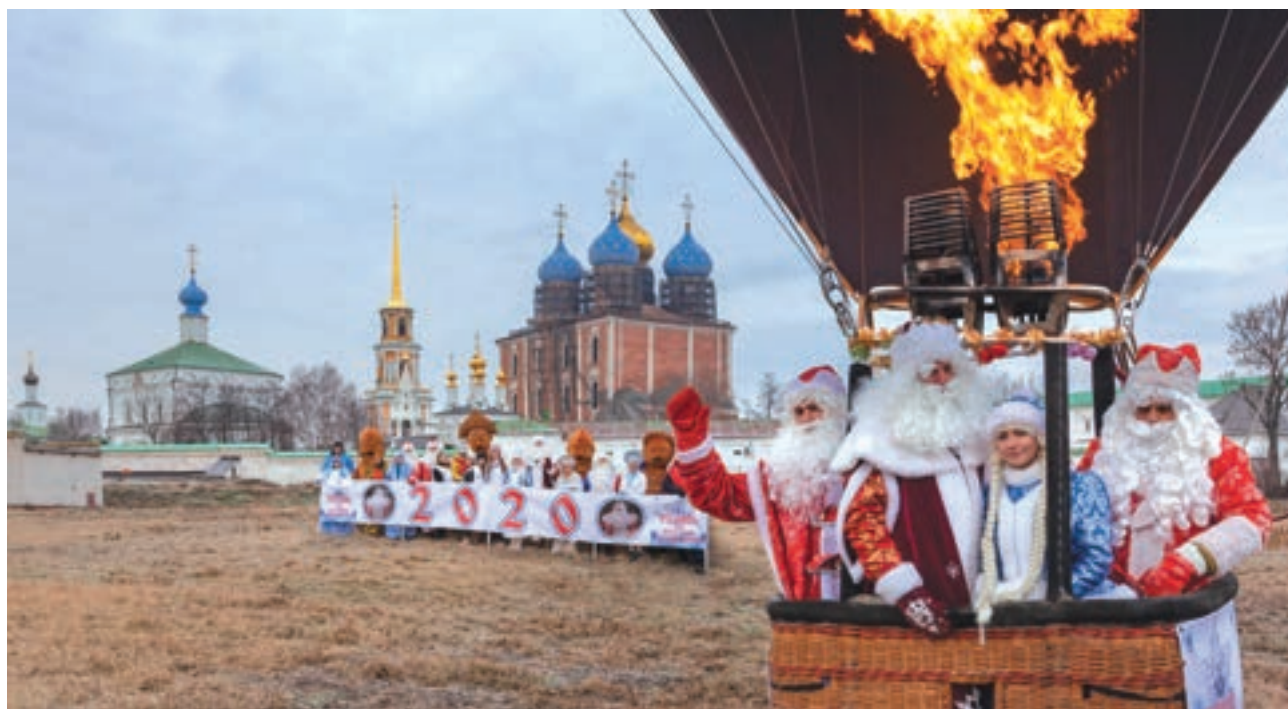
В 2013 году воздухоплавательных Дедов Морозов было уже пять, один из них отвечал за снежную подготовку олимпийских объектов в 2014 году на Красной поляне.

В 2014 году олимпийский Дед Мороз взял с собой свою любимую внучку Снегурочку и лыжи марки «head». Он отправился на олимпийские объекты Красной поляны, чтобы снега было в достатке во время проведения зимних Олимпийских игр.

До наступления Нового 2020 года настоящей воздухоплавательной погоды не было, и Дед Мороз пролетал над Рязанской землей в вихре снега высоко-высоко на своей оленьей упряжке, не останавливаясь у нас, у воздухоплавателей. Наступил канун Нового года 2020 и все изменилось. Стоит изумительная для полетов погода, но матушка-зима, а вернее Снежная Королева, не расчесывает свои снежные волосы, не укрывает Рязанскую землю снежным пуховым одеялом. Рязанский воздухоплавательный Дед Мороз пригласил всероссийского Деда Мороза из Великого Устюга в корзину теплового аэростата, и волшебный новогодний полет от стен Рязанского древнего кремля состоялся!







Крякутной

Крякутной (Крякутный – в ряде публикаций XX в.; Фурцель – в первом варианте рукописи Сулакадзева) – персонаж исторической фальсификации, вымышленный русский изобретатель и воздухоплаватель, подъячий, якобы происходивший из Нерехты и живший в XVIII веке в Рязани. Согласно данной версии, Крякутной в 1731 году совершил первый в мировой истории полет на воздушном шаре (аэростате). В единственном говорящем об этом событии источнике, рукописи коллекционера и крупного фальсификатора исторических источников начала XIX века А. И. Сулакадзева, первоначально слова «нерехтец Крякутной фурвин» (последнее слово – якобы название воздушного шара) выглядели как «немец крещеной Фурцель». Впоследствии другой рукой (вероятно, первым публикатором А. А. Родных на рубеже XIX и XX веков) в рукопись были внесены исправления, изначальный текст был установлен в 1950-е годы (публикация 1958 г.). Сами рассказы Сулакадзева о воздухоплавателях XVIII века, одним из которых якобы был «крещеный (то есть перешедший в православие) немец Фурцель», также не имеют никаких независимых подтверждений и обнаруживают признаки вымысла.

Таким образом, история Фурцеля Крякутного – результат двойной фальсификации.

В 1900–1950 годы рядом исследователей полет Крякутного рассматривался как подлинное историческое событие, он активно пропагандировался в период «борьбы с космополитизмом» (конец 1940-х – начало 1950-х), а уже впоследствии проник в литературу, кинематограф и массовую культуру.



Братья Монгольфье

Монгольфье – братья Жозеф-Мишель (1740–1810) и Жак-Этьенн (1745–1799), изобретатели воздушного шара (теплого аэростата).

Братьям принадлежит первый успех в воздухоплавании – они подняли в воздух изготовленный из бумаги шар с отверстием внизу, наполняя шар горячими газами легче воздуха, пока их температура была еще достаточно высока. В основе эксперимента лежала ошибочная идея о том, что от горения особой смеси из шерсти и соломы образуется «электрический дым», способный поднять наполненное им легкое тело. Впоследствии Соссюр опроверг эту идею, подняв шар нагреванием заключенного в нем воздуха с помощью введения в отверстие шара раскаленной железной полосы. Первый публичный опыт Монгольфье произвели 5 июня 1783 года с шаром из холста, оклеенным обоями с принадлежащей их семье фабрики. Шар имел около 12 метров в поперечнике, за 10 минут взлетел с грузом около 200 кг на значительную высоту и опустился на расстоянии 1,2 км от места подъема.

Подъем шара Монгольфье произвел на Жака Шарля огромные впечатления, он решил наполнить шар водородом и этим значительно продвинул вперед дело воздухоплавания. Шары, наполняемые те-

плым воздухом, получили название монгольфьеров, а водородом – шарльеров. Первый шарльер поднялся с Марсова поля в Париже 27 августа 1783 года. Через три четверти часа после поднятия шар опустился в 20 км от Парижа. Все эти опыты были произведены с шарами, не имевшими никаких живых пассажиров. 19 сентября того же года братья Монгольфье запустили в Версале шар, в корзине которого находились баран, петух и утка. На значительной высоте шар провалился, но спустился настолько плавно, что животные не пострадали. Наконец, 21 ноября 1783 года впервые поднялись и благополучно спустились на монгольфьере люди – Пилатр де Розье и маркиз д'Арланд. Произошло это в западном пригороде Парижа. Из замка под названием де ла Мюэт воздухоплаватели на шаре, наполненном горячим воздухом, поднялись на высоту 915 метров и, пролетев расстояние в 9 километров, плавно приземлились на открытой местности, недалеко от дороги на Фонтенбло. Полет продлился 25 минут.

Запуск шара привел собравшихся на Рыночной площади людей в полный восторг. Братья Монгольфье стали знаменитыми в один день, а в душе многих молодых людей зародилась страсть к полетам.





Шарль, Жак Александр Сезар

Жак Александр Сезар Шарль (12 ноября 1746, Божанси, Луаре – 7 апреля 1823, Париж) – французский изобретатель и ученый. Известен как изобретатель воздушного шара, наполняемого водородом или другим газом легче воздуха, получившего по имени изобретателя название шарльер (по аналогии с монгольфьером).

Годы зрелой жизни Шарля совпали с началом эры воздухоплавания. Изобретение братьев Жозефа и

Этьена Монгольфье поразило воображение Шарля. Он страстно заинтересовался идеей полета на воздушных шарах.

Он построил новый «непромокаемый» шелковый шар диаметром 9 метров и наполнил его водородом. Этот газ, как известно, во много раз легче воздуха и поэтому обеспечивает большую подъемную силу в сравнении с горячим воздухом. Процесс добывания водорода по тем временам был очень медленным.



Водород поступал по шлангу из бочек с железными опилками и серной кислотой. Шарль заполнял свой воздушный шар около четырех дней.

Первый его воздушный шар, наполненный водородом, поднялся в Париже с Марсова поля 27 августа 1783 года. В том же году 1 декабря он, вместе с инженером, одним из изготовителей воздушного шара, Николя-Луи Робером (Nicolas-Louis Robert англ.), предпринял свое первое воздушное путешествие. Открыл названный его именем физический закон: при постоянном объеме давление идеального газа прямо пропорционально его абсолютной температуре или $p/T = \text{const}$.

Осуществляя полеты на шаре, наполненном водородом, Ж. Шарль установил рекорды высоты подъема (более 3 000 м) и дальности полета (около 40 км). Тогда как шар братьев Монгольфье после одного из очередных запусков поднялся на высоту лишь 1800 метров и пролетел до посадки только два километра.

Король Франции Людовик XVI отметил своей милостью изобретателей. Братьям Монгольфье он пожаловал дворянство, а Шарлю назначил пенсию. Счет погибшим в результате катастроф воздушных шаров был открыт 15 июня 1785 года. В этот день погибли пилот, физик, изобретатель Жан Франсуа Пилатр-де-Розье и его друг – механик Ромен.

ВЕЛИКИЕ ЛУКИ

Великие Луки! Сердце замирает при звуках этих слов, ибо все знают, что российское спортивное воздухоплавание начиналось именно в этом городе.

Мы – а в это слово я вкладываю значение «российские воздухоплаватели» – учились здесь премудростям спортивного воздухоплавания.

Учились всему и каждую встречу – впервые призывая не очень точную полетную карту к очень точной действительности, ориентироваться на местности в отсутствие GPS-приборов, не верить проселочным дорогам... Кстати, самые характерные ориентиры для Великих Лук – это очертания озер, которые не менялись последние 10 тысяч лет. Учились при выполнении некоторых спортивных заданий летать «строим», плотно сомкнув оболочки тепловых аэростатов и не толкаться. Учились – и научились наконец – стартовать все вместе, чтобы получились красивые памятные фотографии, когда голубое небо становится пестрым от расцветок оболочек. Учились читать правила и учили их читать спортивных директоров. И нам было приятно, когда спустя год, на следующих соревнованиях, в правилах появлялись изменения, добытые в честной борьбе со спортивной дирекцией.

Мы учились здесь всему, и учились наши дети и внуки, которые во время первых встреч были чуть выше газовых баллонов и с трудом выглядывали из-за бортика корзины. Но по прошествии этих лет незаметно для родителей стали «матерыми» пилотами, продолжателями семейных традиций, образовав «вторую волну» достойных воздухоплавателей, а се-



мейный клан Мавриных имеет пилота в третьем поколении (Владимира Ермакова).

Так исторически сложилось, можно сказать, повезло, что десять лет назад зерна воздухоплавания пали на очень благодатную великолукскую землю. Участвуя в любых других мероприятиях, мы всегда сравниваем их с уровнем организации и проведения в Великих Луках.

Подводя итог, хочу сказать большое спасибо организаторам этого мероприятия и пожелать только одного: чтобы еще лет 20 это все продолжалось на таком высоком организационном и спортивном уровне!

Большое спасибо за воздухоплавательную сказку в этом уникальном городе Давиду Шифрину, Валерию Латыпову, Владимиру Орлову, Юрию Тарану и всем спортивным директорам разных лет.



14–24 июня 1996 года. Великие Луки, II чемпионат России по воздухоплавательному спорту

14–24 июня 1996 года. Великие Луки, II чемпионат России по воздухоплавательному спорту. Первые

шаги в большом воздухоплавательном спорте Александра Маврина.



ВТОРОЙ СКАЛЬНЫЙ ЧЕМПИОНАТ РОССИИ
ПО ВОЗДУХОПЛАВАНИЮ
14-24 июня 1996 г.
Великие Луки - 820 м

ИШЧОТЫ

№	Имя	Результат	Ранг
1	Александр Маврин	10:00	1
2	Александр Маврин	10:00	2
3	Александр Маврин	10:00	3
4	Александр Маврин	10:00	4
5	Александр Маврин	10:00	5
6	Александр Маврин	10:00	6
7	Александр Маврин	10:00	7
8	Александр Маврин	10:00	8
9	Александр Маврин	10:00	9
10	Александр Маврин	10:00	10
11	Александр Маврин	10:00	11
12	Александр Маврин	10:00	12
13	Александр Маврин	10:00	13
14	Александр Маврин	10:00	14
15	Александр Маврин	10:00	15
16	Александр Маврин	10:00	16
17	Александр Маврин	10:00	17
18	Александр Маврин	10:00	18
19	Александр Маврин	10:00	19
20	Александр Маврин	10:00	20
21	Александр Маврин	10:00	21
22	Александр Маврин	10:00	22
23	Александр Маврин	10:00	23
24	Александр Маврин	10:00	24
25	Александр Маврин	10:00	25
26	Александр Маврин	10:00	26
27	Александр Маврин	10:00	27
28	Александр Маврин	10:00	28
29	Александр Маврин	10:00	29
30	Александр Маврин	10:00	30
31	Александр Маврин	10:00	31
32	Александр Маврин	10:00	32
33	Александр Маврин	10:00	33
34	Александр Маврин	10:00	34
35	Александр Маврин	10:00	35
36	Александр Маврин	10:00	36
37	Александр Маврин	10:00	37
38	Александр Маврин	10:00	38
39	Александр Маврин	10:00	39
40	Александр Маврин	10:00	40
41	Александр Маврин	10:00	41
42	Александр Маврин	10:00	42
43	Александр Маврин	10:00	43
44	Александр Маврин	10:00	44
45	Александр Маврин	10:00	45
46	Александр Маврин	10:00	46
47	Александр Маврин	10:00	47
48	Александр Маврин	10:00	48
49	Александр Маврин	10:00	49
50	Александр Маврин	10:00	50
51	Александр Маврин	10:00	51
52	Александр Маврин	10:00	52
53	Александр Маврин	10:00	53
54	Александр Маврин	10:00	54
55	Александр Маврин	10:00	55
56	Александр Маврин	10:00	56
57	Александр Маврин	10:00	57
58	Александр Маврин	10:00	58
59	Александр Маврин	10:00	59
60	Александр Маврин	10:00	60
61	Александр Маврин	10:00	61
62	Александр Маврин	10:00	62
63	Александр Маврин	10:00	63
64	Александр Маврин	10:00	64
65	Александр Маврин	10:00	65
66	Александр Маврин	10:00	66
67	Александр Маврин	10:00	67
68	Александр Маврин	10:00	68
69	Александр Маврин	10:00	69
70	Александр Маврин	10:00	70
71	Александр Маврин	10:00	71
72	Александр Маврин	10:00	72
73	Александр Маврин	10:00	73
74	Александр Маврин	10:00	74
75	Александр Маврин	10:00	75
76	Александр Маврин	10:00	76
77	Александр Маврин	10:00	77
78	Александр Маврин	10:00	78
79	Александр Маврин	10:00	79
80	Александр Маврин	10:00	80
81	Александр Маврин	10:00	81
82	Александр Маврин	10:00	82
83	Александр Маврин	10:00	83
84	Александр Маврин	10:00	84
85	Александр Маврин	10:00	85
86	Александр Маврин	10:00	86
87	Александр Маврин	10:00	87
88	Александр Маврин	10:00	88
89	Александр Маврин	10:00	89
90	Александр Маврин	10:00	90
91	Александр Маврин	10:00	91
92	Александр Маврин	10:00	92
93	Александр Маврин	10:00	93
94	Александр Маврин	10:00	94
95	Александр Маврин	10:00	95
96	Александр Маврин	10:00	96
97	Александр Маврин	10:00	97
98	Александр Маврин	10:00	98
99	Александр Маврин	10:00	99
100	Александр Маврин	10:00	100



5 июня 1999 года. Великие Луки, чемпионат России



2006 год. Пилот Александр Маврин – «ГТАК»



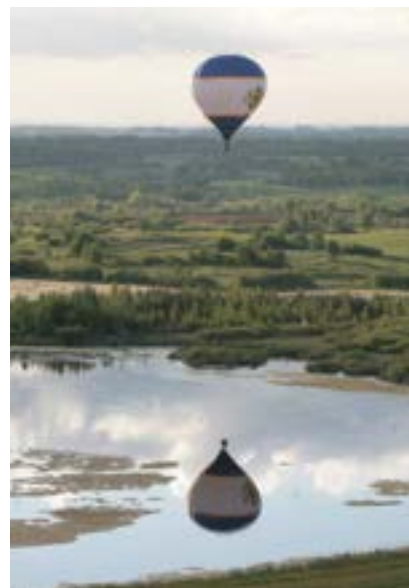
2007 год. Участие двух рязанских пилотов Льва Борисовича и Александра Мавриных

Участие двух рязанских пилотов: Лев Маврин – «Рязань», Александр Маврин – «SOGAZ». Команда

Льва Маврина состояла из рязанцев, в том числе, из Евгения Рыбакова и Вадима Черемушкина.



2008 год. Пилот Лев Маврин. Аэростат «Рязань»



2009 год. От Рязани участвовало три пилота

2009 год. От Рязани участвовало три пилота: Лев Маврин – «Рязань», Александр Маврин – «ГТЛК», Евгений Рыбаков – «КухниСпаркс».





Июнь 2012 года. Великие Луки, чемпионат России

Старший Маврин вывел в воздухоплавательный свет младших Мавриных – Марину Маврину (девичья фамилия Лихота) и Владимира Ермакова (больше Маврин, чем Ермаков). Мы совершали полеты одной командой «Дед и внук». Спортивный директор Корнелис Ван Хелден торжественно вручил Владимиру Ермакову удостоверение пилота теплового аэростата. Александр Маврин был заместителем спортивного директора.





Июнь 2015 года. Чемпионат России в Великих Луках

Александр Маврин – заместитель спортивного директора на чемпионате России в Великих Луках.

Команда Льва Маврина называлась «Кому за 60». В нее входили пилоты Марк Фридман, Давид Шифрин и Николай Тарасенко, они же пилотировали «Желтую подводную лодку».

На заключительном дебрифинге величайший спортивный директор Матайс де Бруин сказал, что в России появился талантливый спортивный директор – Александр Маврин.

Владимир Ермаков представлял Рязань в качестве пилота на аэростате «Зеленый сад».

А в составе спортивной дирекции кроме Александра Маврина были еще метеоролог Александр Буранцев и руководитель измерительной команды Евгения Донюкова.





Июнь 2016 года. Великие Луки, 1-й этап чемпионата России

В 2016 году в Великие Луки из рязанских пилотов никто не поехал. Но в составе спортивной дирекции были судьи-рязанцы: метеоролог – Александр Буранцев, руководитель измерительной команды Евгения Донюкова и судьи-измерители Дарья Лушникова и Наталья Титова.



Июнь 2019 года. Великие Луки

В 2019 году Александр Маврин приехал в Великие Луки со своей семьей: женой Мариной и детьми 4-летним Левоу и годовалой Валерией. Для малень-

кой Леры это были первые соревнования в команде папы, а Лева совершил свой первый полет на тепловом аэростате.



НИЖНИЙ НОВГОРОД

8 августа – 1 сентября 1997 года. Первая нижегородская фиеста

Фестиваль воздухоплавания в Нижнем Новгороде имел неофициальное название «Школа высшего пилотского мастерства».

Низкий поклон и большое спасибо организаторам и энтузиастам этого первого фестиваля – Марку Фридману вместе с Геннадием Опариним, – не было бы их, не было бы такого замечательного начала. Плохо то, что цифровой фотографической техники было мало, и сохранилось немного фотографий. Легенда про пропавшую букву «С» все еще живет в сердцах ветеранов, а чего стоит рассказ про главный приз – автомобиль «Волга»!



21–30 августа 1998 года. Нижний Новгород, Кубок (Волжская фиеста), главный приз – автомобиль «Газель»

Кубок «Волжская фиеста» был учрежден в августе 1998 года. Он представляет собой миниатюрную скульптуру из красного дерева (скульптор В.С. Дущев). Оригинал кубка хранится в Нижегородском клубе воздухоплатователей «ПИККАР».

Впервые кубок был разыгран на Волжской фиесте – 98, в которой принимали участие 24 экипажа тепловых аэростатов. На финишной прямой Кубка осталось 9 команд. Максимальное количество очков (1025 по итогам двух соревновательных полетов, так как погода не баловала) набрал Лев Маврин, известный рязанский пилот. Команда состояла из Льва Борисовича Маврина

и Александра Маврина, студента 1 курса РМГУ. Вместе с кубком Лев Маврин получил сертификат на автомобиль «Соболь». Правда машину герой Фиесты-98 «выгнал» из Нижнего лишь спустя несколько месяцев после своей «летней» поездки в Антарктиду на станцию «Беллинсгаузен».



22–27 июня 1999 года. Волжская фиеста. Бодружество

Жизненный анекдот этой фиесты, заключался в том, что в том полетном задании, где главный приз был автомобиль «Соболь», после Михаила Баканова точно в крест заходил я. Как сейчас помню, старт был перед мостом через Волгу, и весь полет к Чкаловской

лестнице надо было стелиться над Волгой! Черт дернул за руку, я с двух метров почему-то бросал маркер с упреждением против ветра, а ветра у земли не было. пять сантиметров незачетного расстояния.



23–26 июля 2000 года. Нижний Новгород. Фиеста (Коника)



Благодаря этому фестивалю был совершен полет с губернатором Нижегородской области **Кириенко Сергеем Владиленовичем**.

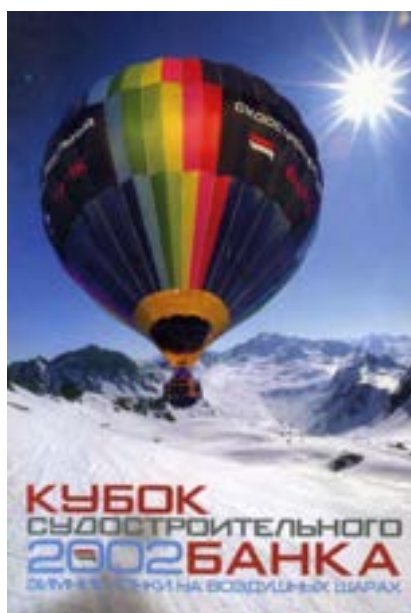


15–30 июня 2001 года. Большая Волжская фиеста. Нижний Новгород – Самара – Саратов – Волгоград – Казань. ВИА «Жуки»





2002 год. Нижний Новгород, Кубок Судостроительного банка. Зимние гонки на воздушных шарах



12–13 июня 2003 года. Нижний Новгород, фиеста. Желтый 14 июля 2003 года. Нижнекамск, перелет через р. Кама, «SNG»

Большое спасибо семьям Марка Фридмана и Сергея Войнова за их прекрасный и незабываемый фести-

валь на Волге, где была возможность пройти высшую школу пилотского мастерства.

ФЕОДОСИЯ

3–6 мая 2000 года. Феодосия, Крым. Чемпионат Украины

На чемпионат Украины в Феодосию собралась команда из рязанцев, куда входила художник Кира Рязанова, восемь человек представителей компании «Апельсин» и парашютного сообщества Рязани. Всего

в точку старта выезжало десять человек. На среднем сиденье члены команды сидели в два ряда. Мы заняли почетное четвертое место.

2–7 мая 2001 года. Феодосия, Крым. Чемпионат Украины





2–5 мая 2002 года. Феодосия, Крым. Чемпионат Украины

Пилотом был Александр Маврин, штурманом у него был Валерий Федоров, водителем автомобиля подбора – Лев Маврин. Пилот Александр Маврин занял почетное второе место.

Большое спасибо Владимиру Карнаухову бессменному украинско-российскому воздухоплавателю за полеты над территорией Крымского полуострова, когда во время полета можно было наблюдать Азовское и Черное моря.

КАЗАНЬ



3–6 сентября 2000 года. Казань. Первый фестиваль. Желтый. Выиграли главный приз – автомобиль «ОКА»

К сожалению, фотографий не сохранились, но нам торжественно вручили ключи от главного приза фестиваля – автомобиля «Ока». Александр Маврин уже

представлял, как будет ездить в университет на этом автомобиле, но...

31 августа – 1 сентября 2004 года. 999-летие Казани

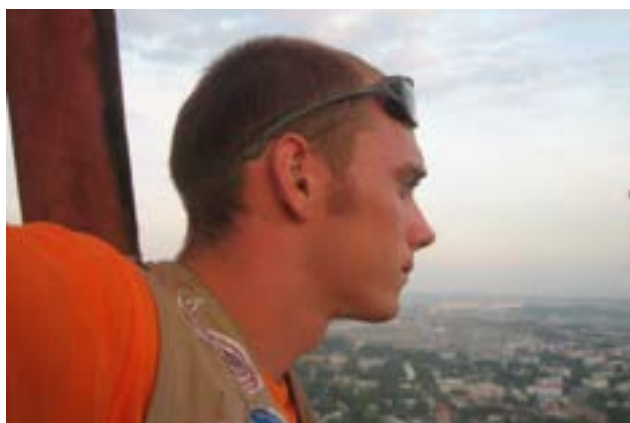
Мы совершили уникальный полет над Казанским кремлем.



2005 год. Тысячелетие Казани

В год тысячелетия Казани Александр Маврин летал на «ГТЛК», а Лев Маврин на «Extreme force». Ни одного старта от Казанского кремля не состоялось.

Большое спасибо доктору медицинских наук Александру Булатову за безграничную преданность воздухоплавательному делу и открытие Казани для полетов тепловых аэростатов.





КАВКАЗСКИЕ МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ





24 сентября – 1 октября 2000 года. Фестиваль воздухоплавания по городам Кавказских Минеральных Вод

Железноводск – центр соревнований.

Всю неделю поливал холодный дождь. Облака опускались так низко, что своим телом накрывали памят-

ник Владимиру Ильичу. За эту неделю мы совершили экскурсии по всем ближайшим достопримечательностям. Первый опыт пилотирования тепловых аэростатов в условиях горной местности.

6–9 сентября 2001 года. Кавказские Минеральные Воды. «SNC» и «Желтая подводная лодка»

Полеты над городами Кавказских Минеральных Вод (Железноводск, Пятигорск, Лермонтов, бесконечно нами любимый Кисловодск, каньон реки Березовая Балка) научили нас мгновенно реагировать на

изменения ветра и условий полета в горной местности. И в этот раз семейная команда состояла из двух пилотов – Льва и Александра Мавриных.



25 сентября – 1 октября 2002 года. Кавказские Минеральные Воды



Октябрь 2003 года. Кавказские Минеральные Воды

Самое любимое спортивное полетное задание выполняется в каньоне реки Березовая Балка, когда точка старта и мишень находятся в одном месте. Вот тут перед пилотом стоит задача проявить все свое «горное» пилотское мастерство. Уже после первого полета в этом каньоне все пилоты сошлись во мнении, что ради одного этого полета нужно сюда приезжать.



24–30 сентября 2005 года. Кавказские Минеральные Воды. «ЕФ»

Северный склон Эльбруса, поляна Эмануэля. Высота 2642 м. «НТВ» и «ЕФ». Совместный проект семьи Мавриных (Льва Борисовича и Александра), Павла Холлода и Николая Николаевича Рулева.

Большое спасибо Виталию Ненашеву за возможность пройти горную летную подготовку и открытие этого уникального, прекрасного места в Приэльбрусье для полетов тепловых аэростатов.



Главный приз 2006 года – золотой перстень с бриллиантом – с большим отрывом выиграла семья Мавриных.

ДМИТРОВ

3 января 2002 года. Дмитров, Волен

Полет в честь своего 50-летия. Минус 23 градуса.

тельному спорту в Дмитрове.

Всю зиму прожил в городе Дмитрове. Вся семья – горнолыжники, были бесплатные скипасы на горнолыжный курорт Волен и в горнолыжный центр Тягачева.

На мне лежала ответственность за объезд района соревнований, привязки карты к действительности, получение разрешений на использование земельных угодий от директоров совхозов и нахождение наилучших условий для размещения дирекции и участников соревнований.

С Юрием Тараном договорились о проведении следующего чемпионата России по воздухоплаванию

2 августа 2002 года. Чемпионат России по воздухоплавательному спорту, Дмитров. Почетное 4-е место

8-й Чемпионат России / 8th Russian hot air balloon Championship

2-й Международный Кубок губернатора Подмосковья по воздухоплаванию на тепловых аэростатах

Дмитров, 05 – 12 августа 2002 / Dmitrov, 05-12 August 2002

Официальные результаты / Total score including task 18 Final results

Ra.	Nr Competitor	Total CFP	Task 1	Task 2	Task 3	Task 4	Task 5	Task 6	Task 7	Task 8	Task 9	Task 10	Task 11	Task 12	Task 13	Task 14	Task 15	Task 16	Task 17	Task 18	
1	Vlasovskiy S.	14170	705	174	706	963	979	678	958	990	974	423	1000	872	492	994	995	994	906	800	500
2	Baklanov M.	12799	680	231	1000	948	269	999	134	465	118	957	993	906	992	1000	897	462	1000	800	500
3	Lutynov M.	12781	685	836	154	964	997	423	518	989	832	900	893	415	491	817	769	822	338	800	500
4	Marcin L.	12640	685	452	645	538	995	690	462	952	385	1000	846	615	909	462	348	995	842	800	500
5	Klimenko V.	11561	619	77	802	841	816	1980	115	782	875	492	922	419	795	425	988	1000	162	800	500
6	Melovskiy A.	11447	615	262	138	108	500	863	231	907	802	898	423	681	492	518	903	1000	518	800	500
7	Kholod P.	11390	604	926	442	500	821	875	348	462	134	398	947	896	492	518	903	1000	518	800	500
8	Orlovskiy V.	11328	602	423	334	115	965	587	558	115	900	905	761	1000	492	842	782	782	735	800	500
9	Belikov S.	11125	597	8	596	142	995	803	100	423	338	964	822	415	492	346	903	933	809	800	500
10	Lutynov V.	10897	584	199	346	977	1000	308	958	385	269	346	556	415	492	940	896	500	639	800	500
11	Murev A.	10640	571	346	385	282	385	734	182	346	1000	818	857	896	1000	623	231	108	795	1000	500
12	Denisenko A.	10588	567	708	250	847	837	305	771	192	839	500	462	738	940	385	242	346	884	800	500
13	Stadlerovich S.	10187	543	940	634	385	805	705	551	1000	613	115	96	415	492	977	878	423	162	800	500
14	Naydenov M.	10153	543	672	695	231	89	346	269	862	814	823	346	893	492	900	616	814	162	800	500
15	Lefredo S.	10086	535	839	940	1000	113	115	423	338	108	910	349	415	492	269	462	747	850	800	500
16	Fedorov V.	9897	529	500	512	423	308	803	965	134	678	269	415	492	269	462	747	850	800	500	500
17	Savitskiy B.	9839	506	792	620	809	423	322	915	468	462	309	996	804	134	385	500	402	800	500	500
18	Nikolov S.	9483	506	269	182	914	182	182	850	77	423	338	942	415	492	884	538	343	338	800	500
19	Nikolov S.	9192	498	612	250	346	723	269	1000	567	403	538	138	415	492	663	269	231	338	800	500
20	Lutynov O.	8536	473	0	442	269	134	803	839	500	948	103	96	415	492	300	423	338	862	800	500
21	Vershinov A.	8185	434	525	115	154	462	538	188	231	134	103	308	415	492	655	856	899	108	800	500
22	Kononov F.	7988	423	516	77	720	346	231	852	906	376	115	96	857	492	115	154	797	162	800	500
23	Bokalo V.	6383	334	0	308	829	899	154	0	0	134	269	231	415	739	308	346	154	269	800	500
24	Turik E.	5485	264	115	712	735	231	462	385	269	346	385	838	415	492	0	0	0	0	0	0
25	Lutynov A.	4948	248	0	308	38	0	0	77	308	423	115	96	415	836	192	115	115	338	800	500
26	Polunovskiy A.	3548	87	0	0	0	77	308	154	134	231	182	419	0	0	0	0	0	0	0	0

Checksum: 2006 1010 3049 1049 3039 1961 1980 1012 1782 3444 5070 1014 3049 3044 1008 2980 4028 2232

B. Melnik de Bruijn

Сопровождающий спортивный директор

21–28 сентября 2003 года. Третий международный Кубок губернатора Подмосковья. Дмитров

Юрий Таран предложили мне в этом году быть спортивным директором этих соревнований. Особенностью проведения было то, что отсутствовала группа метеорологов и спортивные задания приходилось выдавать в точке общего старта или на первой цели, заявленной директором. Все прошло здорово. Андрей Денисенко дебютировал в спорте и выиграл эти соревнования.

Третий Международный Кубок губернатора Подмосковья
Дмитров, 21-28 сентября 2003 года

Итоги соревнований по заданию 13

n/p	№ участника	Общая AVG	Зад. 1	Зад. 2	Зад. 3	Зад. 4	Зад. 5	Зад. 6	Зад. 7	Зад. 8	Зад. 9	Зад. 10	Зад. 11	Зад. 12	Зад. 13
1	Денисенко А.В.	11448	880	988	1000	1000	1000	219	1000	982	1000	983	1000	755	821
2	Виноградов С.	10718	824	921	968	776	902	604	738	985	896	312	871	790	821
3	Савин П.Г.	10486	806	759	983	797	945	819	738	300	904	908	963	963	948
4	Клименко В.И.	8688	688	787	850	712	672	219	738	981	906	468	891	633	312
5	Федоров С.В.	8009	616	983	802	362	836	500	738	300	832	1000	989	720	375
6	Медведев А.	7816	601	375	312	362	250	1000	738	988	816	125	733	825	1000
7	Воронин М.В.	7579	583	250	250	838	645	563	738	578	375	857	885	1000	300
8	Борданин В.А.	7474	574	580	500	362	250	813	938	500	889	250	406	408	817
9	Савин В.В.	7416	570	1000	963	838	700	375	738	583	438	899	563	909	0
10	Лопаткин С.Н.	7384	568	438	619	838	563	844	738	300	583	1000	0	0	583
11	Путинцев Л.Ю.	7064	543	722	438	563	489	641	738	721	312	489	406	406	437
12	Горюнов С.В.	6617	509	500	983	362	489	438	738	300	832	963	406	406	545
13	Белов С.Г.	6019	463	312	375	362	250	888	738	1000	125	889	0	0	338
14	Клименко А.В.	2921	225	156	156	362	250	219	738	300	125	125	0	0	250
15	Бакланов М.Ю.	2806	215	156	156	362	250	219	738	300	250	375	0	0	0
16	Тютчев П.В.	1062	81	0	0	0	0	0	0	0	125	125	406	406	0

Checksum: 2180 2283 2066 2109 1708 2000 2386 2394 2487 2133 1649 1620 1737

B. Melnik de Bruijn

Сопровождающий спортивный директор



Май 2006 года. Дмитров

Совместная российско-немецкая команда состояла из пилотов Марка Фридмана, Клауса Вайсберга и Льва Маврина. Полеты совершали на любимой нижегородской оболочке. Александр Бутко совершал первые шаги в воздухоплавательном спорте.

Большое спасибо Юрию Тарану за открытие этого спортивного района и организацию спортивных мероприятий в Дмитрове.



ПЕРЕСЛАВЛЬ-ЗАЛЕССКИЙ

27–28 июля 2003 года. Переславль-Залесский. Золотое кольцо России

27–28 июля 2003 года. Переславль-Залесский. Золотое кольцо России. Сергей Латыпов «EF» и Александр Маврин «SNC».



22–29 июля 2004 года. Переславль-Залесский, Золотое кольцо России.
Посадка на воду в прибрежной зоне. Очень интересная история для
молодых пилотов



07–13 июля 2005 года. Переславль-Залесский

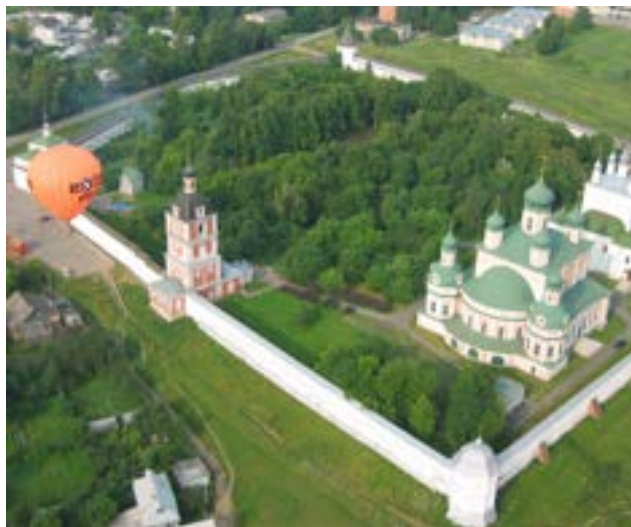




Июль 2006 года. Переславль-Залесский

Большое спасибо семье Латыповых и Андрею Петренко за организацию и проведение. Это была воздухоплавательная сказка для семьи Мавриных: Льва

Борисовича и Натальи Николаевны, Александра и Ольги, и единственного на то время внука Вовы и племянника Якова Пронина.





КУНГУР

28 июня – 5 июля 2003 года. Кунгур,
Пермская область, Воздушные батальи, 3-е место



2005 год. В Воздушных батальях был
абсолютным победителем двух армий

Уникальное полетное задание – «Потопление «Желтой подводной лодки», когда ты один, а против тебя две армии. «Желтая подводная лодка» осталась непотопляемая(!).



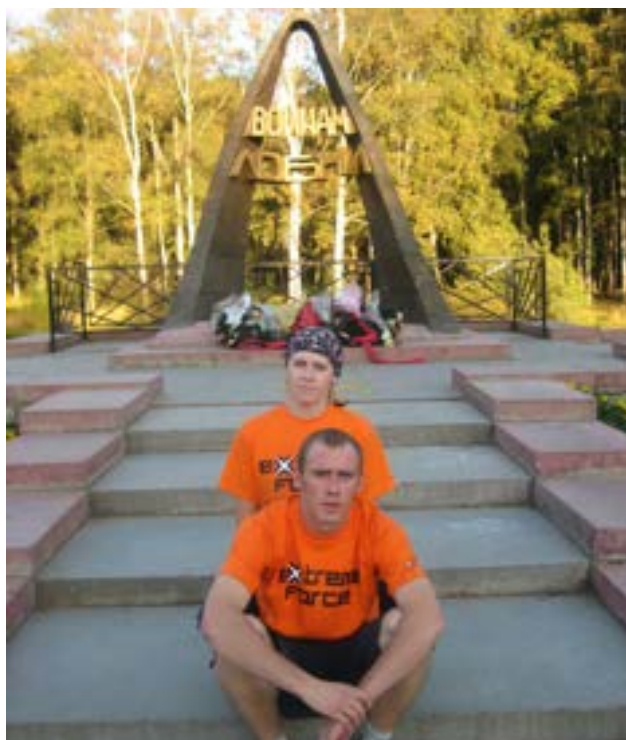
Июль 2015 года. Рязанец Владимир Ёрмаков побеждает в Первенстве России по воздухоплавательному спорту среди молодежи



СЕРГИЕВ ПОСАД

Небо Святого Сергия, фестиваль спецформ

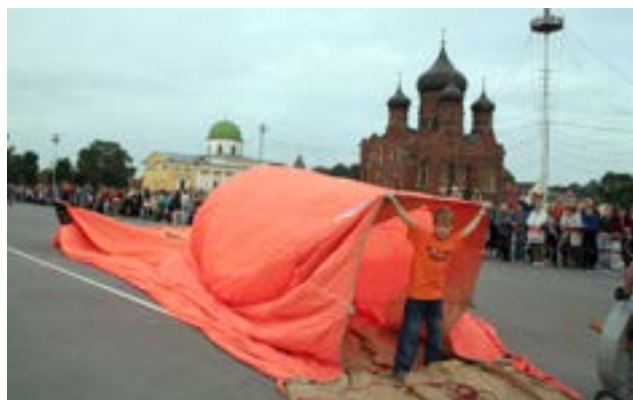
Сергиев Посад с первым производственным предприятием, на котором когда-то дружно работали почти все ныне известные изготовители воздухоплавательной техники, не мог не стать центром воздухоплавания. Первый фестиваль аэростатов специальных форм «Небо Святого Сергия» состоялся 19–21 июля 2002 года, среди 24 аэростатов были дирижабль и такие заметные в рязанской истории аэростаты, как «Желтая подводная лодка» и «Царь-колокол». С 18 по 20 июля 2003 года нашими партнерами по небу были пилоты из Германии, Бельгии, Голландии и США. Неповторимый для России фестиваль хоть и не достиг численного превосходства над Альбукерке, но аэростаты-спецформы на свою площадку привлекает ежегодно. Всегда, когда погода позволяла поднимать «Желтую подводную лодку», я, как ее бессменный капитан, приезжал в Сергиев Посад.





ТУЛА

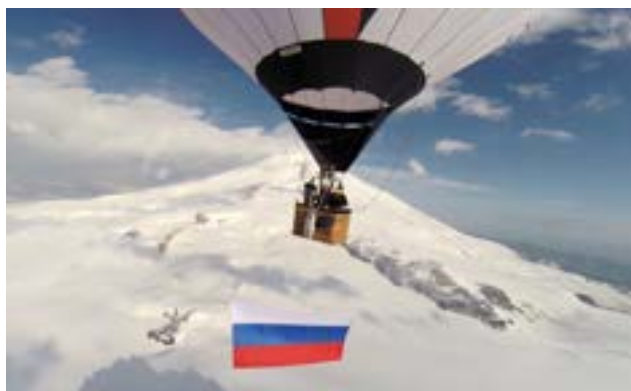
Сентябрь 2006 года. Тула. Семейный выезд
младших Мавриных-Ермаковых



ЭЛЬБРУС

12 июня 2020 года состоялся успешный третий полет над самой высокой горой Европы – Эльбрусом. Цель была – пройти точно над седловиной

Как всегда, погода в Приэльбрусье трудно прогнозируемая.



Половодье





Маврин-Латыпов. Чемпионаты мира и Европы

Год	Соревнование	Команда	Место
2008	18-й чемпионат мира по воздухоплавательному спорту Австрия, Хофкирхен	н/д	35
2009	16-й чемпионат Европы по воздухоплавательному спорту Франция, Брисак-Кенсе	н/д	11
2010	19-й чемпионат мира по воздухоплавательному спорту Венгрия, Дебрецен	н/д	6
2011	17-й чемпионат Европы по воздухоплавательному спорту Испания, Лерида	н/д	7
2012	20-й чемпионат мира по воздухоплавательному спорту США, Батл Крик	н/д	8
2013	18-й чемпионат Европы по воздухоплавательному спорту Польша, Влоцлавек	н/д	15
2014	21-й чемпионат мира по воздухоплавательному спорту Бразилия, Риу Клару	Латыпов Сергей, Маврин Александр, Иванова Наталия, Торунов Сергей	14
2015	19-й чемпионат Европы по воздухоплавательному спорту Венгрия, Дебрецен	Латыпов Сергей, Маврин Александр, Торунов Сергей	8
2015	Международный воздухоплавательный фестиваль (Предчемпионат мира) Япония, Сага	Латыпов Сергей, Маврин Александр	16
2015	IV Всемирные воздушные игры, ОАЭ, Дубай	Латыпов Сергей, Маврин Александр, Торунов Сергей, Латыпова Евгения, Сарычев Дмитрий	20
2016	22-й чемпионат мира по воздухоплавательному спорту Япония, Сага	Латыпов Сергей, Маврин Александр, Торунов Сергей, Латыпова Евгения	7
2017	20-й чемпионат Европы по воздухоплавательному спорту, Франция, Брисак-Кенс	Латыпов Сергей, Маврин Александр, Пересыпкин Владимир	2
2018	23-й чемпионат мира по воздухоплавательному спорту Австрия, Гросзигхартс	Латыпов Сергей, Маврин Александр, Торунов Сергей, Латыпова Евгения	3





История с продолжением

Вот рассказана и показана в фотографиях краткая воздухоплавательная история семьи Мавриных-Ермаковых 1990–2020 годов по версии Льва Борисовича Маврина.



**ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬНАЯ ЖИЗНЬ
НА ЭТОМ НЕ ЗАКАНЧИВАЕТСЯ, СЛЕ-
ДУЮЩИЕ ПОКОЛЕНИЯ ПИЛОТОВ НА-
ПИШУТ СВОЮ ИСТОРИЮ!**



*Любите тех, кто просто рядом, кто не посмеет изменить.
Кто вас ласкает нежным взглядом, кто просто помогает жить!*

Омар Хайям



Лучший полет семьи Мавриных и Ермаковых (август 2013 года).

ТА «Рязань» – пилот первого поколения Лев Маврин;

ТА «Желтый» – пилотесса, любимая невестка Марина Маврина, пилот второго поколения;

ТА «Зеленый сад» – пилот третьего поколения, внук Владимир Ермаков.

**ЗАВЕТНОЕ ЖЕЛАНИЕ – ГОЛУБАЯ МЕЧТА –
ДОЖДАТЬСЯ ПИЛОТА ЧЕТВЕРТОГО ПОКОЛЕНИЯ!**

ЛЕВ И НАТАЛЬЯ МАВРИНЫ

Фотографии: Шелапутин И., Рябцев Н., Буцкий О., Баранцев Е., Латыпова Е., Абрамова Е., Яшинкова Д., Латыпов С., Кареев А., Баранов Г., Кованов В., Ермаков В., Комиссарова Е., Бабушкин И., Леонов Е. и др.



Рязань – Родина Российского Воздухоплавания!

